Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus:
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14.
in Gnesen bei Th. Spindler,
in Grätz bei L. Streisand,
in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus:
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse.
In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 293.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an

Donnerstag, 27. April
(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Vom Landtage.

42. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 26. April, 11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Graf zu Eulenburg, Falk, Achenbach, Friedenthal, Ministerial-Direktor Weishaupt u. A. Fürst Bismarck, dem der Präsident des Reichseisenbahnamtes Maybach assistirt, erscheint nach 1 Uhr gegen Schluß der Rede Richters. Die Tribünen sind überfüllt.

Auf der Tagesordnung steht die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betr. die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich. Es melden sich 16 Redner zum Wort, 7 für die Vorlage: Hammacher, v. Sybel, v. Wedell (Malchow), Graf Bethusy-Huc, Lasker, Jung und Miquel; 9 gegen die Vorlage: Richter (Hagen), Berger, Reichensperger. Haenel, Virchow, Windthorst (Meppen), v. Schorlemer-Alst, Biesenbach und Kalle.

Abg. Richter (Hagen): Bei einer ersten oberflächlichen Betrachtung könnte die Vorlage durchaus unverfänglich erscheinen. Was, könnte man fragen, wird durch dieselbe denn groß verändert? Die preußischen Staatsbahnen gehen an das Reich über, König Wilhelm regiert dort wie hier, Fürst Bismarck steht dort wie hier an der Spitze der Geschäfte: die Majorität der Reichstagsabgeordneten sind Preußen und viele von uns brauchen nur von hier nach der Leipzigerstraße Nr. 4 zu gehen, um denselben Einfluß auf die preußischen Bahnen zu gewinnen, den wir hier aufgeben sollen. Faßt man aber die Frage nur etwas schärfer in's Auge, so wird es klar, daß keine so inhaltsschwere Frage seit dem Jahre 1866 an das preußische Abgeordnetenhaus herangetreten ist. (Sehr wahr!) Wenn die preußischen Bahnen für sich allein auf das Reich übergehen, so erlangt das Reich nur in einem Staate des Reiches einen Besitz und Einfluß. Preußen allerdings wird fester an das Reich gekettet, desto mehr aber werden die Bande der Einheit den anderen Staaten gegenüber innerhalb des Reiches gelockert. (Sehr wahr!) Das Verkehrsgebiet der kleinen Nachbarstaaten Preußens, wie Anhalt, Waldeck, Lippe u. A. und ihr Interesse, welches sie an den preußischen Bahnen haben, ist ein so verschwindendes im Verhältniß zum ganzen Reich, daß man sich dort gewiß wundern wird, dieses als Hauptmotiv für die Vorlage angeführt zu sehen. Man glaubte auch eine Konzession den übrigen Bundesstaaten zu machen, wenn man ihnen in dieser Form einen Einfluß auf die preußischen Bahnen einräumt, welche auch im Besitz Preußens einen mächtigen Einfluß auf die Bahnen der übrigen Bundesstaaten ausüben. Preußen ist die Vormacht im Reiche von fast bestimmendem Einfluß für die Reichsangelegenheiten und man weigert sich daher mit Recht in Baiern und Württemberg sieben Achtel des Einflusses auf die eigenen Staatsbahnen an das Reich abzutreten, und dafür ein Achtel des Einflusses auf die preußischen Bahnen einzutauschen. An jeder Eisenbahn besteht ein einheitliches Interesse Deutschlands, aber daneben ein lokales, nachbarliches der von der betreffenden Bahn unmittelbar durchschnittenen Verkehrsgebiete. Was würden nun diese Staaten verlieren, wenn es wahr ist, daß Preußen, auch wenn es seine Bahnen behält, nur deutsche Interessen bei der Verwaltung maßgebend sein lassen kann. Naturgemäß wird aber auch Preußen die speziellen preußischen Verkehrsinteressen berücksichtigen müssen. Stützt sich aber das Interesse des preußischen Verkehrsgebiets auf den Kredit des Reiches, so entsteht ein Mißbehagen, daß wir bereits bei den elsaß-lothringischen Bahnen empfunden haben. Damals erschollen lebhaft in der Budgetkommission des Reichstages die Klagen aus Baden, daß die reichsländischen Bahnen den badischen Konkurrenz machten, gestützt auf das Finanzwesen und den Kredit des Reichs, welcher ein Partikularstaat nicht gewachsen sei. Dabei ist Elsaß-Lothringen der am wenigsten einflußreiche Partikularstaat des Reiches, während Preußen die Vormacht ist. Werden nun nächstens preußische Staatsbahnen aus Reichsmitteln gebaut, so wird sich der Vorwurf erheben, besondere preußische Interessen würden gepflegt durch die Mittel des Reiches (Sehr wahr! links), zumal wenn Reichsanleihen in Konkurrenz treten mit den Anleihen der Partikularstaaten. Die Sache ist noch mißlicher bei dem finanziellen Zustande der preußischen Bahnen, von denen ein Drittel im Bau begriffen ist. Denn Minister Achenbach hat erst angefangen, unwirthschaftliche Bahnen zu bauen, als die übrigen Gründer bereits aufgehört hatten. (Heiterkeit.) Was die preußischen Staatsbahnen werth sind, ist gar nicht zu sagen. Wir werden dem Reiche gewiß keine große Forderungen stellen, etwa eine dem marktgängigen Zinsfuße des Anlagekapitals entsprechende Rente verlangen. Aber man mag die Rente so mäßig stellen, wie man will, immer wird im Reiche der Verdacht nahe liegen, daß die Vormacht Preußen zu Ungunsten der Anderen spezifisch preußische Interessen pflegt. — Mit der Uebertragung der preußischen Staatsbahnen verzichten wir auf eine wirksame Aufsicht auf die Bahnen anderer Staaten und doch handelt es sich für das Reich nicht wie bisher in Preußen um die konkurrirenden Interessen einzelner Linien desselben Verkehrsgebietes, sondern die Konkurrenz deutscher Verkehrsgebiete mit einander Soweit sie in unsern parlamentarischen Verhandlungen zurückschlagen, immer ist die Klage lebendig, daß die Vereinigung der Verwaltung von Staats- und Privatbahnen die größten Unzulänglichkeiten zur Folge hat. Deren Beseitigung erachteten 1869 gelegentlich der Diskussion über die Ministerverantwortlichkeit Twesten und Unruh als einen Hauptvorzug der Stiftung eines Verkehrsministeriums. Die Berichte der Eisenbahnuntersuchungskommission, die Resolutionen dieses Hauses sind voll von solchen Klagen, die noch im Juli vorigen Jahres Präsident Maybach in der Delegirtenkonferenz wiederholte. Ohne den Besitz eigener Bahnen soll das Reich keine wirksame Aufsicht führen können? Das Selbstbewußtsein des Reichseisenbahnamtes hat diesen Mangel bisher nicht beeinträchtigt. (Hört!) Und dann, mit der besseren Erkenntniß geht die Unschuld verloren. (Heiterkeit.) Mit dem Verluste der Unparteilichkeit aber gewinnen auch noch andere, als nur Eisenbahninteressen die Oberhand. Die elsaß-lothringische Bahn gerade war diejenige, die noch einige Wochen früher als die anderen Verwaltungen die Tariferhöhungen einführte nicht nur in Bezug auf die Güter-, sondern auch auf die Personentarife. Der Phylax des Reichs fraß zuerst aus dem gemeinsamen Korbe, den er bewachen sollte. (Heiterkeit.) In Preußen beeinflußt der Finanzminister die Verwaltung, glauben Sie etwa, daß im Reiche der Kriegsminister nicht viel gefährlicher ist? Ist doch fast die ganze Reichsfinanzverwaltung nur für seine Bedürfnisse. Wir begegnen dem Merkmal einer Umkehr in der ganzen Eisenbahnpolitik des Reichs, einer Verwirrung und Verschlechterung des bisherigen Zustandes (Oho!) so daß ganz unhaltbare Zustände entstehen. (Widerspruch.) Aber das wollen Sie ja auch gar nicht, daß nur die preußischen Bahnen auf das Reich übergehen — sie können nicht allein übergehen. (Sehr wahr!) Es mag eine ganz richtige Taktik sein, die Sache so darzustellen, als handle es sich nur um untergeordnete, wenig bedenkliche Sachen. Aber es ist nur der erste Schritt, der Ueberwindung kostet, das Ende ist nichts Anderes, als der Uebergang sämmtlicher deutschen Eisenbahnen auf das Reich. (Sehr wahr!) Nach den Motiven zwar will man sich mit nur einer Linie in jeder Verkehrsrichtung begnügen, aber wer alle Etappenstraßen besitzt, beherrscht das ganze Land. Die übrigen Bahnen, die sich dann kümmerlich fristen, treten in die Stellung eines Agenten zu seinem Geschäftshause. Die Wandlung in der Eisenbahnpotitik hat sich vorzubereiten angefangen, seitdem Präsident Maybach an die Spitze des Reichseisenbahnamtes trat. Bis dahin handelte es sich nur darum, dem Reiche eine wirksame Aufsicht zu geben, wo partikularistische Interessen, die nicht Eisenbahninteressen sind, diese kreuzen, und dazu hätten wir wahrlich überall mitgearbeitet. Präsident Maybach scheint seine Aufgabe ähnlich zu fassen, wie der Leiter einer Staatsbahn, er will — das ist der Kernpunkt der neuen Politik — das Reich soll leiten, verwalten, die Eisenbahndirektionen sollen zu ihm in das Verhältniß von Oberkontrolleuren treten, nicht der naturgemäßen, eigenartigen Entwickelung aus sich heraus soll das Eisenbahnwesen in Deutschland überlassen werden, nein, die ganze Initiative soll abhängig werden vom Reichseisenbahnamte. Eine solche Steigerung des Einflusses kann nun erstrebt werden, um einem Reformator die Mittel zu gewähren, seinen neuen Ideen um so rascheren Eingang zu verschaffen. Wenn aber dieser höhere Einfluß Selbstzweck ist, wenn man glaubt, daß schon die Konzentrirung des Einflusses diese Vortheile schafft, dann kann man mit solchen Anschauungen ebenso nahe, wie einem Reformator, einem Bureaukraten stehen. (Hört! hört!) Der Präsident Scheele hat im Jahre 1874 einen Eisenbahngesetzentwurf veröffentlicht, der ja in der That neue Ideen enthielt; aber auch den besten Freunden des Entwurfs schienen diese Ideen in einer Form hervorzutreten, welche nicht reif für die Arbeiten der Gesetzgebung war. Man beging auch den Fehler, die Reform der Eisenbahngesetzgebung an allen Punkten zugleich zu beginnen. Der Entwurf dagegen, der im Jahre 1875 vorberathen ist, enthält überhaupt keine neue Idee über ein materielles Eisenbahnrecht, sondern nur das Verlangen von Vollmachten zur Befugnißerweiterung für das Reichseisenbahnamt und die Reichsbehörden. Das Reichseisenbahnamt, die Reichsverwaltung soll die Vollmacht erhalten, Normativbestimmungen zu erlassen über die Ertheilung von Konzessionen, über den Bau und die Ausrüstung der Bahnen, über die Vergütung beim Bahntransport, über die Fahrpläne, über die einheitliche Benutzung des Wagenparks, Normativbestimmungen über die Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds, über Anstellung der Beamten, über die Bestätigung und Absetzung der Eisenbahndirekoren durch das Reich. Mich hat bei der Lesung des Entwurfs das eine gewundert, warum man die Sache in so viele Paragraphen vertheilt, warum nicht einfach ausspricht: Das Reichseisenbahnamt verwaltet und regelt das deutsche Eisenbahnwesen. (Sehr wahr!) Nun hat man gesagt, die Aufnahme, die dieser Entwurf in der Delegirtenkonferenz der Staaten im Juni v. J. fand, beweise die Unmöglichkeit des Zustandekommens eines Reichseisenbahngesetzes in Deutschland. Näheres wird nicht berichtet; aber nach den Mittheilungen aus dem literarischen Bureau des Staatsministeriums haben wir in der heutigen Sitzung die Darlegung über den Verlauf dieser Delegirtenkonferenz zu erwarten. Ich war darum dem Postboten sehr dankbar, der mir das nothwendige Material über diese Delegirtenkonferenz einige Zeit vorher überbrachte (Heiterkeit), insofern ich damit einen selbstständigen Maßstab zur Beurtheilung dessen gewann, was in der Konferenz vorgebracht ist. Zu diesen Konferenzen waren die Vertreter derjenigen Staaten eingeladen, die überhaupt an den Eisenbahnen ein finanzielles Interesse haben, also alle Mittelstaaten, Baiern, Württemberg, Sachsen, Baden, Hessen, ferner Thüringen, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg, und ich weiß nicht, weshalb man die Vertreter anderer Staaten, wie Braunschweig und Mecklenburg, fortließ. Ich bin übrigens weit entfernt, mich irgendwie mit dem Standpunkte dieser Regierungen zu identifiziren. Das Reichseisenbahngesetz hat in seinen Grundlagen einen einmüthigen Widerstand aller Regierungen gefunden mit Ausnahme der drei Hauptstädte, die selbst an dem Eisenbahnkomplex nicht betheiligt sind. Alle diese Regierungen haben sich von vornherein bereit erklärt, zum Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes mitzuwirken; es ist dies von dem sächsischen Vertreter auch betont worden, während andererseits der badische Vertreter am schärfsten gegenüber dem Reichseisenbahngesetzentwurf Opposition nahm, indem er mit nackten Worten sagte: Dieser Entwurf greift die Lebensfähigkeit, die Existenzfähigkeit des badischen Staates an. Man war verschiedener Meinung darüber, ob dem Reiche eine unmittelbare oder mittelbare Aufsicht gegeben werden solle. Man einigte sich dahin, daß man die einzelnen Artikel des Gesetzentwurfs durchberathen wolle, die nur im Wege des Gesetzes zur Geltung gebracht werden können. Es waren äußerst technisch sachliche Verhandlungen gewesen, die sich durch fünf Sitzungen hinzogen. Am Schlusse der vorletzten Sitzung erklärte allerdings der Präsident Maybach sein Bedauern über das wesentlich negative Resultat der Verhandlungen, welche Anschauungsweise die Kommissarien von Sachsen, Württemberg und Baden nicht theilen. Der Präsident erklärte, daß er höheren Orts über das Resultat der Berathungen Vortrag halten und dann in der Schlußsitzung sich mit den Kommissarien verständigen werde. Diese Schlußsitzung, welche wohl nach einem Vortrage höheren Orts stattfand, zeigte einen Umschwung in der Meinung des Präsidenten Maybach welcher auch von verschiedenen Delegirten konstatirt wurde. — Präsident Maybach sprach sogar die Hoffnung aus, daß man für eine etwaige Frühjahrssession das Gesetz zur Vorlage bringen werde. (Hört! Hört!) Es kommt mir hierbei darauf an, die falschen Darstellungen der offiziösen preußischen Presse zu widerlegen. In der Konferenz erschienen sämmtliche Delegirten auf dem Standpunkte des Reichseisenbahnamtes stehend und namentlich war die württembergische Erklärung in dieser Beziehung bemerkswerth. Fast alle Delegirten wünschten ein Reichseisenbahngesetz mit erweiterten Befugnissen für das Reich und Präsident Maybach war damit einverstanden. Nun, etweder müssen Sie annehmen, daß diese Eisenbahngelehrten inkl. des Hrn. Präs. Maybach es verstanden haben, den Grundsatz, daß die Sprache erfunden ist, um die Gedanken zu verbergen, noch entschiedener zum Ausdruck gebracht haben, als jemals eine Diplomatenkonventikel, und ich weiß dann überhaupt nicht, welchen Werth man auf solche Konferenzen legen will, oder man muß annehmen, daß die Sache durchaus nicht so schlimm steht, daß die Aussicht nicht abgeschnitten war, zu einer gemeinschaftlichen Basis in der deutschen Eisenbahngesetzgebung auf anderem Wege zu kommen. Ich behaupte, ein Eisenbahngesetz zu Stande zu bringen, das nur die wirksame Aufsicht, nicht die Leitung für das Reich beansprucht, ist überhaupt ernstlich so recht noch niemals versucht worden. Ich verfolge nun seit drei Jahren die Sache sehr genau, da das Reichseisenbahnamt die Güte gehabt hat, mich fortlaufend in Kenntniß von den Schriftstücken zu setzen. Der Herr Präsident sagt an einer anderen Stelle: „Wir sind in Deutschland gewohnt, daß wir große und schwierige Gegenstände mit Geduld zu Ende führen, wenn es auch lange währt." Ist denn der ganze Weg etwa in unserem Zivilrecht, in der ganzen Reichsjustizgesetzgebung ein weniger mühseliger, verfließt nicht auch eine Reihe von Jahren, ehe wir vor dem Abschluß der Arbeit stehen. Wir haben fast gar keine Vorbilder für eine Reichseisenbahngesetzgebung. Ich glaube, der Hauptgrund dafür, daß wir nicht vom Flecke kommen, liegt darin, daß das Ziel von vornherein zu weit gesteckt worden ist. Es ist in der That richtig, die dringlichsten Sachen müssen vorangestellt werden, das Weitere wird von selbst erfolgen. Wir haben in Bezug auf die Reichseisenbahngesetzgebung in einzelnen Punkten schon Normen gefunden, die zur Befriedigung der Regierung ausgefallen sind, ich erinnere nur an das Kriegsleistungsgesetz für Eisenbahnen, an die Regelung der Post, warum sollte es nicht möglich sein, einige dringende Punkte zu regeln? Indeß, es scheint, man hält an diesem Standpunkte einmal starr fest, das Reich soll nicht nur die wirksame Aufsicht, es soll die eigentliche Leitung, es soll die oberste Verwaltung des Eisenbahnwesens in Deutschland haben. Dieser Entwurf ist nicht ein Gegensatz zu dem letzten Entwurf des Reichseisenbahngesetzes, es ist eine Vorlage, die auf demselben Boden steht der obersten Leitung des Eisenbahnwesens durch das Reich, wie der Reichseisenbahngesetzentwurf vom vorigen Jahre, ja es ist eine einfache Konsequenz desselben. Ich leugne nicht, daß ein solcher Plan, dem Reiche die gesammte oberste Leitung des Eisenbahnwesens zu geben, gewissen günstigen Strömungen im Volke begegnet; ich überschätze gewiß nicht die Wirkung der offiziösen Presse — allerdings mußte man nach der Darstellung derselben, als ob hier in Berlin, wenn sich zwei Bekannte auf der Straße begegneten und sich gegenseitig die Hand drückten, ihre Freude kundgaben, welchen glücklichen wunderbaren Gedanken man gehabt habe, jetzt die Leitung des Reichseisenbahnwesens auf das Reich zu übertragen. Gerade hier ist man kühl bis ans Herz hinan gewesen, man interessirt sich in weiteren Kreisen weit weniger für die Sache, weil man die Bedeutung der Frage nicht versteht; es begegnen sich aber zwei günstige Strömungen. Wir sind in einer Periode wirthschaftlicher Baisse, das Privatkapital, der Unternehmungsgeist hat Einbuße erlitten; in einer solchen Zeit ist man geneigt, dem Staate eine größere Bevormundung der wirthschaftlichen Verhältnisse einzuräumen, man übersieht, wie man noch vor Kurzem über die Störungen und Einwirkungen der Bureaukratie in wirthschaftlichen Dingen geklagt hat; — in dem Maße, wie alle Aktien, alle Course sinken, steigt gewissermaßen der Cours des Geheimen Rathes, und nun gar, wenn dieser Rath ein Reichsgeheimrath ist. (Heiterkeit.) Das Sehnen des Volkes nach der Herstellung des deutschen Reiches ist erfüllt; wir haben gesehen, daß auf militärischem Gebiete die geeinte Volkskraft des deutschen Reiches Großes geleistet hat. Gedankenlose Menschen sind nun geneigt, diese Erfolge auch auf das wirthschaftliche Gebiet zu übertragen, während nichts weiter ähnlich ist, als daß in beiden Fällen über 400,000 Mann kommandirt worden ist. Dort handelt es sich darum, eine Macht stetig zu einem einheitlichen Zweck vorzubereiten und in Bewegung zu setzen; bei der Eisenbahnverwaltung handelt es sich darum, den wandelbaren, verschiedenartigen, mit einander konkurrirenden Bedürfnissen in den verschiedenen Theilen Deutschlands in organischer Weise gerecht zu werden. Ja, der Unverstand einer gewissen Schwärmerei für Reichsverwaltung kann oft etwas Rührendes annehmen. Als die deutschen Elementarlehrer unlängst in Breslau versammelt waren, da waren sie über Vieles uneinig, aber darüber waren sie einig, daß alle Noth, aller Kummer, aller Aerger in den Schulen ein Ende haben würde, wenn erst die Unterhaltung des Elementarschulwesens auf das Reichsbudget übergehen würde. (Heiterkeit.) So günstig diese Strömungen für ein derartiges Projekt sind, so würden sie doch nicht ausreichen, ihm diese Bedeutung zu verleihen, wenn nicht die gewaltige große Persönlichkeit des Herrn Reichskanzlers hinzukäme, der diese Strömungen für sein Projekt nutzbar macht. Im Herrenhause hat Rittmeister Graf Udo zu Stolberg mit Recht bemerkt, daß er eigentlich derjenige gewesen, der das Reichseisenbahngesetz zuerst öffentlich empfohlen, und zwar geschah dies im Mai v. J. Er hat mit demselben Recht weiter bemerkt, daß, als er diesen Ausspruch gethan, kein Mensch darauf geachtet (Heiterkeit), seine Idee keinen Anklang gefunden habe in Deutschland. Es giebt eine große Anzahl von Leuten, die blos schon in dem Umstande, daß der Reichskanzler ein Projekt für richtig hält und dessen Ausführung in die Hand nimmt, die Wichtigkeit und den Erfolg erblicken, und von denen manche in der Furcht, sich doch später unfreiwillig unterwerfen zu müssen, lieber das Geforderte gleich freiwillig entgegenbringen. Das sind die Strömungen draußen. Aber auch in anderer Beziehung sehen wir die Autorität des Reichskanzlers einwirken auf die leitenden Staatsmänner; so sehen wir, wie das Eisenbahnprogramm des Ministers Achenbach auch unter der Einwirkung des neuen Plans in einen Fluß gerathen ist, den er vielleicht selbst gar nicht bemerkt, der ihm aber bereits vollständig andere Ziele untergeschoben hat. Nicht, daß ich der programmartigen Darlegung des Herrn Ministers Achenbach eine zu übertriebene Gewähr jemals beigelegt hätte! Ich habe immer die große Geschicklichkeit des Herrn Ministers bewundert, mit der er es versteht, durch seine Darlegungen jeder Seite des Hauses etwas Angenehmes zu sagen; aber wenn man nach Hause kommt und die Dinge schwarz auf weiß sieht, so findet man, daß man eigentlich etwas Festes, Greifbares gar nicht in die Hand bekommen hat. In diesem Falle zweifle ich doch, ob es dem Herrn Minister Achenbach leichter werden wird, die Konsequenz seines Programms aufrecht zu erhalten, als es gewissen deutschen Bischöfen leicht geworden ist, die Einheit ihrer Glaubenslehrer vor oder nach dem Vatikanum zu bewahren. Der Herr Minister sagt noch am 4. Februar 1875, also vor etwa einem Jahre hier: „Die Stimmen, die geradezu verlangen, der Staat möge die Privateisenbahnen insgesammt übernehmen und so ein einheitliches Verkehrswesen in seine Hände konzentriren. Ich stehe auf diesem Standpunkt nicht; ich werde diesen Stimmen im Allgemeinen nicht zu folgen bereit sein; ich habe diesen Standpunkt hinlänglich ausgesprochen und werde auch an demselben festhalten." (Hört! Hört! Heiterkeit). Gegenüber der Stellung des Reichskanzlers in dieser Frage ist der Standpunkt meiner politischen Freunde von vornherein ein sehr ungünstiger. Es ist ja wahr, wir haben mit dem Reichskanzler manchen heftigen Strauß bestanden in Fragen des inneren Verfassungsrechts; wird sind mit ihm sehr verschiedener Meinung über die Mittel und Wege gewesen, die in der deutschen Politik einzuschlagen sind, aber wir haben uns immer noch am nächsten mit ihm zusammengefunden im Punkte des einheitlich deutschen Programms; ja, wir können behaupten, daß die älteren Begründer unserer Partei für dieses einheitliche deutsche Programm schon gekämpft und gelitten haben zu einer Zeit, als beim Reichskanzler die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer solchen deutschen Einheit noch nicht vollständig zum Durchbruch gekommen war. (Sehr richtig!) Aus unsern Traditionen nehmen wir die Kraft und den Beruf her, um auch dem Reichskanzler entgegenzutreten, wenn er in diesem Programm über das Ziel hinausgeht, wenn er eine Zentralisirung erstrebt, die wir für Deutschland für schädlich erachten (Beifall). Wenn man uns deshalb vielleicht als Partikularisten bezeichnet, so muß ich von vornherein

sagen, ich möchte solche Stimmen nicht höher achten, als etwa diejenigen Stimmen, die etwa unseren Freunden vorwerfen, daß sie aus Interesse für Börsenpapiere und dergleichen Freunde des Entwurfs seien; ich denke, wir verschonen uns von vornherein gegenseitig mit derartigen außerhalb der Sache liegenden Vorwürfen, die ganz und gar unserer unwürdig sind. Der Reichskanzler sagte einmal, man solle sich in einem germanischen Staate nicht fragen, was kann gemeinsam sein? inwieweit kann der große Mund des Gemeinwesens hineinbeißen in den Apfel, sondern was muß gemeinsam sein? Ich stehe nicht ganz auf diesem Standpunkt. Ich theile der großen Gemeinsamkeit auch das zu, was nur zweckmäßiger von ihr verwaltet wird. Dafür, daß durch diese Frage entschieden wird, ob Einheitsstaat oder Bundesstaat, habe ich kein Verständniß, ebensowenig dafür, wenn der badische Vertreter sagt, die Existenzfähigkeit des badischen Staates werde durch diesen Gesetzentwurf angegriffen. Die Staaten sind niemals Selbstzweck, sie sind Mittel zum Zweck, und wenn wir überall entschieden haben werden, was gemeinsamen großen, was engeren Verbänden zur Pflege zu überweisen ist, dann halte ich die Frage, ob der engere Verband mehr eine kommunale Organisation, oder ob er das enthält, was man zum Apparat eines Staates nothwendig erachtet: Zweikammersystem, besondere Dynastie u. s. w., für untergeordnet, sie interessirt nur die Dynastie, die Höfe. (Sehr richtig!) Es können nicht alle Zweige der öffentlichen Thätigkeit vom Reiche geordnet werden, darin sind wir doch alle einstimmig? z. B. nicht das Elementarschulwesen. Wir sind eben dabei, das Verkehrswesen in Preußen zu dezentralisiren. Der Herr Ministerpräsident ist es mit gewesen, der damals diese Bewegung einleitete, der da sagte: Was ist das für ein Zustand in Preußen, daß über die Reparatur jeder Brückenbohle vom Ministertische entschieden wird. Hier handelt es sich freilich um Eisenbahnbrücken. (Heiterkeit!) Die Frage ist eine Zweckmäßigkeitsfrage der Zentralisation, die aber in ihrer Bedeutung über alle Fragen hinausgeht. Denn es handelt sich darum, auf den Staat zu zentralisiren, auf das Reich was dem Staate gehörte, es handelt sich um eine Zentralisation, für die es noch kein Beispiel in Europa giebt. (Sehr wahr!) Ich leugne, daß in andern Staaten die Strömung dahin geht, nach den französischen Konzessionsurkunden verfällt allerdings in 90 Jahren die Eisenbahn dem Staate, warten wir doch aber ab, bis wir diesem Endpunkte nahe kommen. (Heiterkeit.) Ich bin überzeugt, man wird die Konzessionsurkunden ändern, um den Verfall der Bahnen an den Staat zu verhüten. Man beruft sich auf die Italiener. Die Italiener würden wohl besser thun sich auf die Autorität des deutschen Reichskanzlers zu berufen als umgekehrt. (Heiterkeit.) In Italien handelt es sich um einen Komplex, welcher ein Viertel von der Größe Deutschlands umfaßt, Italien ist rings von großen Wasserstraßen umgeben, dort waren die Bahnen in dem Besitz der Ausländer und vorläufig ist das Ministerium gestürzt, welches diesen Plan ausführen sollte. (Heiterkeit.) Ueberall sind solche Gedanken aufgetaucht, aber nirgend ist eine praktische Zentralisirung verwirklicht worden. Wenn ich die Stimme des Auslandes mustere, so habe ich den Eindruck, als ob man sich dort freut, daß Deutschland das kostspielige Experiment mache, daß man aber selbst nichts von dem Risiko zu tragen habe. (Sehr gut!) Diese Frage ist eine eminent politische. Uns liegt allen die Stärke und Macht des Reiches am Herzen, aber nicht jeder Machtzuwachs ist eine Stärkung des Reiches. (Sehr richtig!) Wenn man dem Reiche eine Verantwortlichkeit aufbürdet, die es nicht tragen kann, wenn die Hoffnungen, die sich an diese Reichseisenbahnen knüpfen, sich nicht verwirklichen, so hat das Reich einen Schaden erlitten, (Sehr wahr!) so sind die anderen Einheitsbestrebungen, welche außerhalb dieses Projektes liegen, zurückgeschlagen und unsere nationale Entwickelung ist um Generationen zurückgegangen. (Sehr wahr!) Mit Phantasien wird die Frage nicht entschieden, ob man auf Reichseisenbahnen besser fährt, als auf anderen. (Heiterkeit.) Man sucht leider durch solche allgemeine Redewendungen den eigentlichen Kern der Frage dem kritischen Auge zu verhüllen. Dem Kaufmann ist der natürliche Tarif, den er in die Westentasche stecken kann, der beste; mit dem Meilenzeiger berechnet er sich, was es auf der Reichseisenbahn kosten wird, die Waaren sind immer pünktlich zur Stelle und die Lieferfristen werden streng eingehalten. Und nun erst der Gutsbesitzer, namentlich wenn er Agrarier ist! (Große Heiterkeit). Graf Udo zu Stolberg hat dem Reich die große Aufgabe gestellt, daß es Ungleichheiten der Bodenbeschaffenheit, ja sogar Ungleichheiten des Klimas durch Reichseisenbahnen ausgleicht. (Große Heiterkeit.) Vor jedem Kirchthum hält nach der Phantasie dieser Herren ein Eisenbahnzug; es wird ihnen zu den Annehmlichkeiten des Landlebens alles das zu Theil, was sonst nur in den Zentralplätzen für Handel und Gewerbe zu finden ist. Für den Personenverkehr sind natürlich billige Tarife, überall durchgehende Züge, sehr wenige besetzte Coupé's, reichlich erwärmt und beleuchtet. Und man wird in der höflichsten Weise behandelt. Jeder ist Reichswähler, und wenn wirklich etwas passirt, so mag der Himmel noch so hoch sein; der Reichskanzler ist nicht weit; der Reichswähler telegraphirt sofort an den Reichskanzler, der Knoten ist durchschnitten, alles ist in der schönsten Ordnung. (Heiterkeit.) So kann man es in der Reichseisenbahnphantasie forttreiben, wenn man nicht, wie es mir unlängst passirte, plötzlich in den Bahnhof zu Hannover einfährt, unsanft geweckt wird und einem eine Zeitung verkauft wird, die eben das neueste Reskript des Handelsministers Achenbach wegen Aufhebung oder Einschränkung der Retourbillets bringt. (Hört! Hört!) Mit Phantasien wird die Frage nicht gelöst, auch nicht mit Analogien auf Gebieten, die mit dieser Sache nichts gemein haben. Man sagt, das Verkehrswesen ist Sache des Reichs. Nun, die Freizügigkeit wird auch durch Reichsgesetz geordnet; aber Niemand schließt daraus, daß das Reich die Armenpflege übernehmen solle. Das beliebteste Beispiel ist der Zoll. Man sagt, eine neue Aera der Zollvereinspolitik, die Preußen, Deutschland groß gemacht hat, soll inaugurirt werden; die Eisenbahnpolitik ist die konsequente Fortsetzung. Ich behaupte aber, diese Eisenbahnpolitik ist das schnurgerade Gegentheil der Zollvereinspolitik. Die Zollvereinspolitik, die Deutschland mit so viel Glück handhabte, stellte es sich zur Aufgabe, im Innern Deutschlands alle staatlichen Schranken, alle Maßnahmen wegzuschaffen, wodurch der Staat die freie Entwickelung der Industrie, die Konkurrenz der einzelnen Produktionsgebiete zu bevormunden glaubte. Die Zölle wurden aufgehoben, selbst im Verkehr mit dem Auslande hielt man sie nur als Uebergang. Nur in so weit wollte man Zölle aufrecht erhalten, als der fiskalische Zweck die Besteuerung nöthig macht. Die Freunde der Vorlage würden es uns sehr verübeln, wenn wir derselben einen fiskalischen Zweck zuschreiben wollten. Der ganze Zweck ist aber im Gegentheil der, an Stelle der freien naturgemäßen Entwickelung des Konkurrenzverkehrs einheitliche Normen von reichswegen zu setzen, nach denen sich die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse in Deutschland zu richten haben, soweit sie überhaupt durch Eisenbahnen vermittelt werden. Wer sachlich den Gegensatz zwischen Zollvereinspolitik und Eisenbahnpolitik nicht faßt, für den sollte es doch ein äußeres Merkzeichen sein, daß diejenigen beiden Männer, aus deren persönlicher Initiative die meisten Reformen hervorgegangen sind, deren wir uns auf wirthschaftlichem Gebiet erfreuen, an der Initiative zu diesem Projekt keinen Antheil haben. Die Unterschrift des Einen dieser beiden fehlt unter dem Entwurf. Der andere ist gestern aus dem Staatsdienst ausgetreten. (Hört! Hört!) Es geziemt sich nicht über die Gründe, die dazu Veranlassung gegeben haben, hier Muthmaßungen aufzustellen. Er ist ausgeschieden zu allgemeiner Ueberraschung in Deutschland und die Ueberraschung ist, wenn ich von den Schutzzöllnern, Agrariern und dem engeren Zirkel der Freunde und Gönner von Wagener absehe, keine; ominös ist es jedenfalls, daß in dem Augenblick, wo hier angeblich eine neue deutsche Zollvereinspolitik, eine neue deutsche Finanzepoche inaugurirt werden soll, gerade derjenige Mann dem Fürsten Bismarck den Rücken gekehrt hat, von dem man, er mag politischer Freund oder Gegner sein, anerkennen muß, daß er seit Jahrzehnten mit Ueberzeugungstreue, mit einer Sachkenntniß, die nicht ersetzt werden kann, mit Glück die Fahne der nationalen Zollvereinspolitik hochgehalten hat, wie sie den besten Traditionen des preußischen Staats, den Anschauungen des altbewährten preußischen Beamtenthums entsprochen hat. (Beifall.) M. H., Sie können mir vorwerfen, daß ich über vieles gesprochen habe, was den Kern nicht berührt; aber die Art, wie das Eisenbahnprojekt in der öffentlichen Meinung bisher behandelt worden ist, macht es nöthig, diese Oberfläche zu durchdringen, um zu dem Kern zu gelangen, der die eigentlich sachliche Entscheidung geben muß. Ich will nun in Kürze die beiden Punkte, die den eigentlichen Kern der Eisenbahnfrage bilden, berühren. Die Frage ist eine verschiedene: Ist es vortheilhaft, die Anlage sämmtlicher Eisenbahnen in eine Hand zu vereinigen? Ist es vortheilhaft, den Betrieb aller Bahnen in eine Hand zu geben? Manche sind der Meinung, daß es vortheilhaft sei, die Anlage zu zentralisiren, während sie den Betrieb nicht zentralisiren wollen. Wir selbst sind dafür, daß dem Reiche eine größere Einwirkung auf die Anlage des Eisenbahnwesens gegeben werde. In den bisherigen Gesetzentwürfen ist dem Reich in Bezug auf das Konzessionswesen ein viel zu geringer Einfluß eingeräumt. Im Auftrage meiner Freunde erkläre ich ausdrücklich, daß wir in Bezug auf die einheitliche Regelung des Konzessionswesens in jeder Weise der Regierung entgegenkommen werden. Davon verschieden ist aber doch, ob die Anlage, die Verdichtung des Bahnnetzes ganz und gar auf die Leitung der Reichszentralstelle zurückgeführt wird. Man macht dafür die planlose Art geltend, wie sich das deutsche Eisenbahnnetz entwickelt hat. Der Präsident v. Scheele hob in den Motiven des Reichseisenbahngesetzentwurfs die Vorzüge des deutschen Bahnsystems im Gegensatz zu dem zentralisirten französischen hervor, da durch das deutsche System, wenn auch mit erheblichen Opfern, dennoch Gegenden der Industrie erschlossen wurden, welche sonst derselben entzogen geblieben waren. Auch sei das deutsche gemischte System ebenso dem reinen Privatbahnensystem wie dem reinen Staatsbahnensystem vorzuziehen. So der Präsident des Reichseisenbahnamtes. Es ist ganz richtig, man soll die Nachtheile der sogenannten krummen Linien nicht zu sehr übertreiben. Der preußische Staat hat die Ostbahn gebaut, unbekümmert um irgend welche Nachtheile, hätte man die gerade Linie für absolut nothwendig erachtet, so wäre die Bahn erst einige Jahre später entstanden. Ebenso die krumme Linie nach Hannover über Zelle und Lüneburg. Jetzt ist sie todtgelegt, sie hat aber so reichliche Ueberschüsse gehabt, daß das Kapital zum Theil amortisirt ist. Man kann nicht für alle Ewigkeit große Eisenbahnpläne machen, die Verhältnisse sind in fortwährender Wandlung. Nun sagt man: Ja, aber diese Vergeudung wirthschaftlichen Kapitals! Es wird sogar in einer uns zugegangenen Broschüre: „Tariferhöhung oder Reichseisenbahnen“ behauptet, die ganze Tariferhöhung sei mit Nothwendigkeit auf diese Konkurrenzbahnen gefolgt. Ein Fachmann, sogar ein Reichseisenbahnfachmann soll diese Broschüre geschrieben haben. Ich möchte wünschen daß Kollege Nasse ihm in seinen Vorlesungen die Grundbegriffe der Volkswirthschaft, die Lehre vom Preise, etwas klar macht. Vielleicht giebt sich auch das reichsstatistische Amt diese Mühe. Jede neue Konkurrenz erzwingt niedrige Tarife; wenn Sie das leugnen, leugnen Sie alle Volkswirthschaft, alle Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Gewiß ist volkswirthschaftliches Kapital in dieser Richtung vergeudet, aber mir ist es lieber, daß es auf den Bau deutscher Bahnen, als wie früher für rumänische und amerikanische Bahnen, vergeudet wird. (Zustimmung.) Sich gegen Konkurrenzbahnen erklären, heißt sich überhaupt gegen die Konkurrenz auf wirthschaftlichem Gebiete erklären. Ich möchte die Freunde der Vorlage bitten, doch einmal konsequent durchzudenken, wie weit sie noch von den Sozialdemokraten entfernt sind. Wenn an einer Station zwei Gasthöfe entstehen, wo ein großer Gasthof billiger betrieben werden könnte, so hat das darin seinen Grund, daß der Besitzer des einen Gasthofes nicht das nöthige Kapital und den nöthigen Unternehmungsgeist hat, um seinen Gasthof zweckentsprechend zu vergrößern. Die Konkurrenz ist eben das einzige Mittel, vor Kapitalmangel zu schützen. Sie ist am Platze, wo der einzelne Besitzer nicht genug Kapital in den Industriezweig stecken will. Während man heute auf die Konkurrenzbahnen schilt, wurden sie 1867 ersehnt; wurde die norddeutsche Bundesverfassung begrüßt, weil sie zuerst den Passus des Gesetzes von 1838 aufhob, der auf 30 Jahre Parallelbahnen verbot. Und fragen Sie doch einmal in Rheinland und Westfalen, wie viel man dort von den drei großen Linien, die sich in einander verschlingen, missen möchte. Heben Sie diese Konkurrenz auf, so stützen Sie die ganze Kapitalversorgung auf eine einzige Stelle, abgesehen davon, daß es zweifelhaft ist, daß diese das erforderliche Kapital für alle künftigen Bahnen wird aufreiben können. Die hauptsächlichsten Klagen gegen das Eisenbahnwesen hatten ihren Grund in der Verschiebung der Produktionsverhältnisse nach dem Kriege, welcher die Eisenbahnen nicht sofort folgen konnten. Wo klagte man aber am meisten über ungenügende Kapitalsanlagen? In Bezug auf die preußischen Staatsbahnen! Warum war aber hier der Mangel an Mitteln am stärksten? Weil bei Staatsbahnen Faktoren mitspielen, die mit den Eisenbahninteressen gar nichts gemein haben. Wir haben im Reichstag gehört, daß der Kriegsminister für Kasernen noch 183 Mill. M. braucht. Glauben Sie nicht, daß wenn diese Forderung erhoben wird, und anderweitige Kreditbedürfnisse des Reiches damit in Konkurrenz treten, man sagen wird, daß es doch nothwendiger sei, die Truppen erst unter eigenes Dach und Fach zu bringen, als die Bahnhöfe etwas komfortabler und bequemer einzurichten? — Man richtet bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens jetzt die Blicke vorzugsweise auf den durchgehenden Verkehr. Ich glaube die nächste Periode der Entwickelung hat wesentlich einen anderen Zweck, sie wird dahin gehen müssen, den Lokalverkehr, der bis jetzt zum Schaden des Grundbesitzes zu kurz gekommen ist, weiter auszubauen. Für die Pflege dieses Lokalverkehrs ist das Reich ohne Zweifel viel weniger geeignet als der Einzelstaat. Der Betrieb Seitens des Reiches kann die durch die lokalen Bedürfnisse vorgeschriebenen Verschiedenheiten unmöglich in dem wünschenswerthen Maße berücksichtigen, man wird im Reiche viel weniger geneigt sein, Lokalbahnen zu unterstützen; man wird vielmehr Jeden in seine eigene Tasche greifen lassen, als — um einen Ausdruck des Herrn Stephan zu gebrauchen — das große Reichsfaß anzapfen. Gerade in dem zu großen Umfange des preußischen Eisenbahngebietes liegt die Erklärung, daß wir in der Entwickelung des Lokalverkehrs so sehr hinter Sachsen und Württemberg zurückgeblieben sind. Man behauptet, der Betrieb der Bahnen werde durch Zentralisation billiger, das beweise die Postverwaltung. Ich möchte wissen, was die Post beweisen würde, wenn nicht die Eisenbahnen für sie Alles unentgeltlich fahren müssen. (Sehr wahr!) Auch eine Parallele zwischen der Tarifeinheit im Zollverein und der Tarifeinheit im Eisenbahnwesen ist durchaus unzutreffend. Der Tarif im Zollverein normirt eine aus fiskalischen Gründen erhobene Leistung, die der Staat ohne jede Gegenleistung erhebt. Der Eisenbahntarif dagegen bestimmt die Höhe von Leistungen, für welche der Staat durch die Transporte Gegenleistungen gewährt. Der Eisenbahntarif hängt also wesentlich nicht allein von den Herstellungskosten der Bahnen, sondern auch von der Transportmenge, die auf diesen Bahnen befördert wird, ab und die Bedingungen dieser Beförderung sind für die verschiedenen Waaren im Reiche sehr verschieden. Die Eisenbahn-Tarife sind also nicht ein Gegenstand willkürlicher Festsetzung, sondern natürliche Produkte wirthschaftlicher Verhältnisse, und man täuscht sich, wenn man glaubt, man könnte von Reichswegen Tarifeinheit herstellen. Die guten Leute aus dem Handelsstande, welche Tarifeinheit forderten, glaubten, daß damit Alles billiger werden müßte, als aber nun die praktische Probe auf das Exempel gemacht werden sollte und sich herausstellte, daß man, um zur Einheit zu gelangen, nicht blos Tarifsätze ermäßigen kann, sondern auch andere erhöhen muß, so sahen sie ein, daß diese Erhöhung in vielen Fällen mehr schadete, als die Ermäßigung anderer Tarifsätze nützt. Die Tarifeinheit ist nicht das Ideal der Zukunft, sondern sie ist eine unvollkommene Form des Anfangs der Eisenbahnentwickelung gewesen. — Nun sagt man: wir brauchen einheitliche Normen auf den Eisenbahnen. Aber, meine Herren, das Bestreben nach einheitlichen Normen haben die Eisenbahnen von jeher gehabt, und wenn wir im Reiche ein einheitliches Bahnbetriebs- und Bahnpolizei-Reglement angenommen haben, so ist das wesentlich von dem Reglement kopirt, welches die Eisenbahnen vorher freiwillig unter sich vereinbart hatten. Allerdings wird die Durchführung einheitlicher Normen erleichtert, wenn eine Zentralstelle darüber entscheidet; aber ist es denn unter allen Umständen richtig, eine solche Einheit herbeizuführen? Bei der Verschiedenheit der Bedürfnisse des lokalen Verkehrs wirkt eine zu weit gehende Fusion der Bahnlinien oft schädlich und vertheuert den Verkehr auf den Nebenlinien, wie die Erfahrungen in England beweisen. Man hat auf die große Zahl der Direktoren hingewiesen, die unter der Herrschaft des Reiches erspart werden könnte; aber die Berathung des Etats der Staatsbahnen, bei der jährlich immer neue Stellen gefordert werden, beweist die Unrichtigkeit dieser Annahme. Nach meiner Berechnung würden wir bei einer Ausdehnung des Musters der preuß. Bahnen aufs Reich nicht weniger als 420, und nach dem Zahlenverhältniß bei den Elsaß-Lothringischen Bahnen 350 Reichseisenbahndirektoren erhalten. Hierzu kommt, daß, je umfangreicher der Komplex ist, desto größer die Zahl der Beamten bei der Zentralverwaltung sein muß. Ob die Reichseisenbahndirektoren weniger kosten würden, als die Direktoren der Privatbahnen, will ich dahin gestellt sein lassen, jedenfalls sind sie weniger selbstständig als diese, und wenn die Motive betonen, daß die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs eine verantwortlichere und selbstständigere Stellung der Eisenbahnbeamten beanspruche, so glaubt man fast, ein Schalk habe diese Motive verfaßt, um die Vorlage zu Grunde zu richten. (Heiterkeit). Die ganze Frage spitzt sich dahin zu: welcher Komplex von Eisenbahnen ist derjenige, der noch mit Vortheil einheitlich verwaltet werden kann. Nun sagt man uns, wir wollen ja auch eine Dezentralisation, wir werden den Direktoren sachkundige Räthe an die Seite setzen. Entweder werden diese Räthe völlig bedeutungslos sein, wie die Räthe der Provinzialkomtoirs der Reichsbank, oder es entwickelt sich unter ihnen ein Linienpatriotismus, der gerade für die einheitlichen Interessen des Reiches außerordentlich gefährlich wirken muß. Dezentralisation ist eine leere Phrase, wo Sie nicht die finanzielle Verantwortlichkeit dezentralisiren, wie Sie es ja auch bei der Uebertragung der Landstraßen an die Provinzen gethan haben. Das Staatsbahnsystem ist in den Mittelstaaten deshalb mehr ausgebildet als in den großen Staaten, weil die Verwaltungsschwierigkeiten mit dem Komplexe der Bahn progressiv wachsen. Es ist also die Frage, wie groß der Komplex sein dürfe, den man ohne Schwierigkeit einheitlich verwalten könne; die Ansicht geht dahin, daß dies eine Länge von 1500 Kilometer sei, welche die württembergischen und sächsischen Bahnen haben. Das Ministerium hat ja rechts der Oder einen Komplex von Staatsbahnen in der Hand, an dem es sein System recht illustriren kann. Mag es nur dort die Landestheile möglichst glücklich machen; bis jetzt klagen aber unsere Landsleute im Osten ebenso sehr über ihre Staatsbahnen als die im Westen über die Privatbahnen. Die ganze Frage spitzt sich schließlich dahin zu, ob es möglich ist, einen Eisenbahn-Bismarck, wenn ich mich so ausdrücken darf (Heiterkeit) zu finden der eine so gewaltige Persönlichkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist, wie der Reichskanzler auf dem Gebiete der äußeren Politik. Bis jetzt habe ich einen solchen Mann noch nicht kennen gelernt; finden sie ihn aber, dann stellen Sie das ganze deutsche Eisenbahnwesen auf zwei Augen. Bricht an dem großen Triebrade etwas, oder reißen die Uebertragungen, dann ist der Schade viel größer als er früher war. Es ist auch Gefahr vorhanden, daß aus solchem Eisenbahnchef ein Eisenbahnpapst werde (Heiterkeit), den der Reichstag vor dem Glauben an seine Unfehlbarkeit zu bewahren hat (Heiterkeit). Die parlamentarische Kontrolle in Eisenbahnangelegenheiten ist nicht viel mehr werth als die der Aktionäre in der Generalversammlung (Heiterkeit.) Wir haben keinen Einfluß auf die Festsetzung der Tarife, wir haben nicht auch nur eine Position im Eisenbahnetat die Bewilligung versagen können. Es ist uns nicht einmal gelungen, die verfassungsmäßige Einstellung aller Ausgaben und Einnahmen aus den Eisenbahnen in den Etat durchzusetzen. Dagegen werden auch verantwortliche Reichsminister nichts helfen. Der Reichskanzler hat zwar in dieser Richtung schon mehrere Male geäußert, und der Gedanke wurde von den Abgeordneten Twesten und Lasker freudig begrüßt. Wir haben schließlich gefunden, daß das nur eine veränderte Bureaueintheilung sein würde, denn, wenn die Ministerverantwortlichkeit nicht illusorisch sein soll, dann muß der betreffende Minister auch sein Ressort verantworten können und Sie müssen einen Reichstag haben, der die Macht hat, die Minister zur Verantwortung zu ziehen. (Sehr wahr.) Dieser Reichstag geht aber verloren mit den Reichseisenbahnen. (Hört! Hört! links). Glauben Sie doch nicht, daß die Freiheit einer staatlichen Entwicklung allein von den Formen der Verfassung abhängt, sie hängt in gleichem Maße von dem Inhalt der Staatsgewalt ab, und wenn Sie die freieste Verfassungsform geben und die Grenzen der Staatsgewalt gehen über ein gewisses Maß hinaus, so kann trotz jener Form ein Scheinkonstitutionalismus und Absolutismus daraus werden. (Sehr richtig!) Ich habe immer den Eindruck gehabt, wenn wir über Staatseisenbahnen verhandelten, als ob wir eigentlich dem Handelsminister mehr verantwortlich wären, als der Handelsminister uns (Heiterkeit), und als wenn der Handelsminister uns Bahnen bewilligt, anstatt, daß wir sie ihm bewilligten. Das liegt daran, daß wir mit unserer parlamentarischen Existenz in unsern Wahlkreisen wurzeln; und es ist den Leuten auch gar nicht zu verargen, daß sie auf ihre Eisenbahninteressen mehr Rücksicht nehmen, als auf die allgemein politischen. Glauben Sie nun wirklich, wenn in dieser Weise die Herrschaft über die ganze materielle Wohlfahrt in die Hand einer Reichsverwaltung gelegt ist, ein Reichstag noch möglich ist, der in sich die Kraft besitzt, eine Verantwortlichkeit zur Wahrheit zu machen? Die Eisenbahnmacht der Regierung überträgt sich auf die anderen politischen Gebiete, und das Budgetrecht des Reichstages ist nur hohler Schein. (Sehr wahr! links.) Sie können unmöglich ein Eisenbahneinnahmebudget von 800 Millionen Mark kritisiren, ob dasselbe um ein paar Dutzend Millionen zu hoch oder zu niedrig bemessen ist, denn wir stehen schon jetzt in der Budgetkommission keiner Etatüberschreitung so ohnmächtig gegenüber, wie im Eisenbahnetat. Ein Reichstag gegenüber einem Reichseisenbahnrath hat kein Anleihebewilligungsrecht mehr. Wo Reichseisenbahnen sind, ist beständig dermaßen ein Kreditbedürfniß vorhanden zum Ausbau zur Ausrüstung der Bahnen, daß der Minister immer Anleihen in der Hand haben muß, und daß er unter allen Umständen, wenn er anders will, nicht an die Bewilligung des Reichstags gebunden ist. Noch 1866 rühmte sich ein Regierungskommissar hier einmal, man habe zwei Kriege geführt, ohne eine Anleihe aufzunehmen. Worin steckte das Geheimniß, warum hatte man damals das heidenmäßig viele Geld? Es waren Eisenbahn-Anleihen, aus denen vorschußweise diese Sachen bestritten wurden, die es zum wesentlichen Theil möglich machten. Die Rechte des Reichstags sind durchaus beschränkt, aber wir haben in den Matrikularbeiträgen bis zu einem gewissen Grade eine Einwirkung auf die Bewilligung der Einnahmen; durch das Reichseisenbahn-Projekt wird das Verhältniß umgekehrt; die Einzelstaaten werden Pensionäre des Reiches für die Rente, die ihnen als Entschädigung gegeben wird, und die Matrikularbeiträge kommen nur noch in der Gestalt von Aufrechnungen zur Erscheinung. Mit einem Reichseisenbahnprojekt wird der Einfluß des Reichstages thatsächlich auf das Zustimmungsrecht zu Gesetzen herabgedrückt. Nun kann aber eine Regierung auf neue Gesetze viel eher warten, als ein Volk. Wenn man darauf beschränkt ist, ist man ohnmächtig. Wenn einmal organische Gesetze gegeben sind für ein staatliches Gebilde, wie es im Reich jetzt nahezu der Fall ist, so hat die Regierung mit neuen Gesetzen selten Eile. Ja, wenn Hr. Minister Camphausen im Reiche an der Spitze stände, wäre die Sache schon anders. (Heiterkeit. Derselbe hat uns im Reichstage gesagt, daß, wenn die Mehrheit des Reiches anderer Ansicht sei, wie der Minister in der Gesetzgebung, der Minister weichen müßte, um dadurch die Harmonie wiederherzustellen. (Hört! Hört!) Es hat aber nur wenige Tage gedauert, da wurde dieselbe Ansicht von dem Herrn Reichskanzler, zwar unter der Adresse des Herrn Abg. Hänel, als republikanisch bezeichnet. (Heiterkeit). Diese Zeit, wo das Reichseisenbahnprojekt entstand, fällt zusammen mit den Verhandlungen über die Strafnovelle. Der Reichskanzler sagte damals, er könne warten, noch die Kinder und Enkel dieses Reichstags würde diese Novelle beschäftigen. Solche Anschauungen machen die Sache wesentlich ernster, der Abg. Hänel bezeichnete sie mit Recht als einen schweren und durch Nichts gerechtfertigten Angriff auf die Grundlagen unserer Verfassung, auf die Grundsätze, die alle liberalen Parteien seit 20 Jahren unverrückt vor Augen gehabt haben. Ist eine solche Zeit, wo wir jeden Augenblick dem Reichskanzler gegenüber „Gewehr bei Fuß“ stehen müssen, geeig-

net, wenn Sie sich nicht die allergrößten Vortheile von dieser Maßregel versprechen, sie auch nur für zweifelhaft halten, ihr zuzustimmen? M. H! Der erste vereinigte Landtag in Preußen 1847 verweigerte die Mittel zum Bau der Ostbahn, einer unzweifelhaften Wohlthat, um nicht sein Geldbewilligungsrecht in Frage stellen zu lassen. Sollen wir hinter ihm in der Erkenntniß der politischen Situation zurückstehen oder in der Entschlossenheit ihr zu begegnen? Schon einmal ist man auf möglichste Beschränkung der konstitutionellen Rechte ausgegangen: bei Aufrichtung des norddeutschen Bundes, schon damals spielte die Eisenbahnfrage hinein, und man suchte den Werth der Verfassung, der freiheitlichen Rechte herabzusetzen zu Ungunsten der großen Vortheile, die die norddeutsche Reichsverfassung in ihren Abschnitten über das Eisenbahnwesen bietet. Sie wurden damals bis in den Himmel erhoben, die man heute als gänzlich werthlos behandelt. (Hört, hört!) Da war es, wo der Abg. Wagener rief: „Wo man sonst Menschenrechte suchte, da begegnen wir dem Transporte von Kohlen und Hülsenfrüchten. Wir sind endlich erlöst vom Banne der Theorie und Phrase.“ Die Zeiten haben nach mancher Richtung etwas Aehnliches und mahnen uns zur Vorsicht. Das deutsche Reich hat nicht, wie Preußen, eine angestammte Dynastie, die Klammern sind hier bedeutungsvoller, die das Ansehen der Volksvertretung in der öffentlichen Meinung gewährt, wenn man im Reichstage landsmannschaftlich auseinanderging, war es bei der Frage, wie weit die einzelne Landesgesetzgebung bei der Reichsgesetzgebung zu berücksichtigen sei. Hat nun die Reichsgesetzgebung eine gewisse Grundlage gewonnen, so wird auch diese landsmannschaftliche Gruppirung aufhören, und man soll sich doch hüten, nun in diese neuen Staats-Gebilde Eisenbahnfragen hineinzuschieben, die nur zu sehr geeignet sind, die einzelnen Gruppen im Bundesrath, im Reichstage auseinander zu ziehen. Das ist viel gefährlicher in einem Bundesstaat, als in einem Einheitsstaat, wo hinter der landsmannschaftlichen Gruppe die betreffende Regierung steht. Wir müssen gestehen, daß diese Eisenbahnfrage, so jung sie ist, in ihrer Geschichte auf die nationalen Verhältnisse in Deutschland, auf das einheitliche Band, schon überaus schädlich gewirkt hat. (Sehr richtig!) In diesem Augenblick ist eine Trennung von Nord- und Süddeutschland in den einzelnen Staaten vorhanden, wie sie seit dem Jahre 1866 nicht bestanden hat. (Sehr wahr!) Die deutschen Regierungen befehden sich mit ihren betreffenden Reptilienfonds in einer Weise gegenseitig, die ich nicht für angemessen halten kann für Regierungen, die demselben Bundesstaat angehören. Die nationalliberale Partei macht ja an sich selbst die Erfahrung. Sie, die sich berufen fühlen, besonders den einigenden nationalen Gedanken zu stützen und zu tragen, können sie leugnen, daß sie jetzt gegenüber dieser Frage schon in Landsmannschaften auseinander gefallen sind? (Sehr wahr!) Daß man von einer überwiegenden Mehrheit preußischer Nationalliberalen sprechen kann, die sich für die Vorlage entscheidet und von einer überwiegenden Mehrheit sächsischer und württembergischer Nationalliberalen, die sich dagegen entscheidet? Wen sie es nicht glauben, so werden sie es bald von ihren Kollegen selber hören. (Sehr richtig!) Konnte man unglücklicher vom nationalliberalen Standpunkt diese Frage aufwerfen, als daß man sie zuerst vor den preußischen Landtag brachte? (Sehr richtig!) Am 8. Januar bereits forderte der Reichskanzler das preußische Ministerium auf, zu dieser Frage in der Weise Stellung zu nehmen, daß dieselbe vor den Landtag gebracht werden solle. Damals war der Reichstag noch beisammen. Warum haben Sie (nach dem Regierungstisch gewandt) den Reichstag nicht gefragt? Wenn Sie einer Vollmacht bedürfen, Eisenbahnen zu verkaufen, so bedürfen Sie auch einer Vollmacht, um sie zu kaufen. Wenn der Reichstag Ihnen die Vollmacht gegeben hätte, so brauchten wir gar nicht über die Ertheilung der Vollmacht zu diskutiren; denn wir sind gewohnt, das, was der Reichstag an Opfern von Preußen verlangt, ohne Diskussion, so sehr wir auch im Reichstage über diese Frage auseinandergehen mögen, hier als selbstverständlich zuzugestehen. (Sehr wahr!) Die Wohlfahrt von Preußen und Deutschland ist so mit einander verbunden, daß, wo Deutschland gesprochen hat, Preußen nicht mehr dissentiren kann. (Sehr richtig!) Aber man soll nicht Preußen gegen Deutschland in Marsch bringen. (Hört! Hört!) Der Reichskanzler soll nicht das preußische Abgeordnetenhaus zum Sturm gegen den deutschen Reichstag aufrufen. (Hört! hört!) Das ist es, warum es sich hier handelt. (Beifall links. Zischen rechts Wiederholter Beifall.) In Sachsen hat man allerdings dasselbe gethan; aber erst, nachdem man wußte, daß die Frage nicht zuerst an den Reichstag, sondern an den preußischen Landtag gebracht werden sollte. Wir sind der vornehmste Staat in Deutschland; der preußische Landtag ist die zunächst mit dem Reichstage konkurrirende Volksvertretung, und das Allergefährlichste ist, wenn der preußische Landtag und der Reichstag mit einander in Konkurrenz gesetzt werden. (Sehr wahr!) Dadurch wird das Ansehen beider in Frage gestellt. Haben wir bisher einen einzigen Präzedenzfall dafür gehabt? Wir haben zwar hier auch deutsche Fragen behandelt, als es noch keinen deutschen Reichstag gab; da war es der Beruf des preußischen Landtages voranzugehen in deutschen Fragen; später aber haben wir dies nur gethan, nachdem der Reichstag sich entschieden hatte. Ueber die Frage der Kompetenzausdehnung für die bürgerliche Gesetzgebung haben wir beispielsweise hier verhandelt, um den Reichstag zu stützen, um die Agitation zu pariren, die das Herrenhaus unter dem Grafen Lippe gegen den Beschluß versuchte, um die Regierung zu ermuntern, dem Wunsche des Reichstags zu folgen. Wir haben aber bis jetzt noch niemals deutsche Fragen hier entschieden, wo die Stellung des Reichstages eine zweifelhafte, ja wahrscheinlich eine von der Stellung des preußischen Abgeordnetenhauses verschiedene ist. Es ist meiner Ueberzeugung nach noch auf lange Zeit nöthig, daß derselbe leitende Staatsmann dem Abgeordnetenhause wie dem Reichstage gegenüberstehe; die Personalunion ist nothwendig. Diese wird aber gefährlich, wenn ein Präzedenzfall dafür geschaffen wird, daß man das preußische Abgeordnetenhaus balancirt gegen den Reichstag und umgekehrt. Wir können diese Frage nicht hier nach spezifisch preußischem Interesse entscheiden und im Reichstage nach deutschem, sondern das letztere ist für uns auch hier maßgebend. Wir sind deshalb mit unseren politischen Freunden aus dem Reichstage in Verhandlung getreten und verweigern dem Reichskanzler übereinstimmend die Vollmacht, über den Verkauf der preußischen Staatsbahnen mit dem Reich in Verhandlung zu treten. Wir sind uns der Verantwortlichkeit in dieser Verantwortlichkeit in dieser Frage wohl bewußt. Es ist hier nicht leicht, in der Opposition zu bleiben, weiß, daß die Majorität doch anders entscheidet, sondern wenn nicht alle Vermuthungen täuschen, so haben wir die Entscheidung dieser Frage als politische Partei im deutschen Reichstage mehr in der Hand als jemals. Wir geben diese Entscheidung ab, auch wenn sich hier die Majorität anders entscheidet. Auch ein minder guter Rechner, als der Reichskanzler ist, wird sich nicht verhehlen können, wenn er die starke Minorität dieses Hauses ins Auge faßt und die ausgesprochene Majorität in anderen Landtagen hinzurechnet, daß er das Vertrauen des deutschen Reichstages in dieser Frage nicht besitzt. Man kann auch hier nicht für die Vorlage votiren mit der Argumentation, daß man hier dem Reichskanzler zu Gefallen leben kann, im Reichstag es aber ablehnen werde, so daß es ein Schuß in die Luft ist. Dieser Schuß kann aber Erschütterungen hervorrufen, die ich im nationalen Interesse Deutschlands bedaure. Ich bringe nicht gern auswärtige Frage mit inneren, für die kommenden Generationen wichtigen in Verbindung. Wenn aber irgendwo am auswärtigen Horizont etwas nicht vollständig wolkenlos ist, so glaube ich, sollte man am wenigsten in diesem Augenblicke zu den großen zersetzenden Fragen, die wir in Deutschland leider schon haben, noch eine solche Frage bringen zwischen den deutschen Staaten. (Sehr richtig!) Ich weiß nicht, ob der Herr Reichskanzler diese Reichseisenbahnfrage auch für die Söhne und Enkel nächster Legislaturperioden sich zu reserviren gedenkt, aber ich möchte doch auf eins aufmerksam machen: ob eine Strafgesetznovelle unentschieden bleibt, hat materiell keine große Bedeutung, ob aber eine solche Eisenbahnfrage lange unentschieden bleibt, das hat materiell sehr große Nachtheile (Sehr richtig!) Meine Herren, mir ist schon in der vorigen Woche am Niederrhein versichert worden, daß diese Eisenbahnfrage zu allen Kalamitäten der Eisenindustrie, unter denen sie naturgemäß leidet, noch die hinzugefügt hat, daß so lange die Frage schwebt, erst recht mit den allernothwendigsten Neubestellungen und Ergänzungen des Materials zurückgehalten wird. Als Vertreter eines hochindustriellen Kreises fühle ich mich verpflichtet, darauf aufmerksam zu machen. Ich bin derjenige, der hier und im Reichstag die Regierung energisch vertreten hat, wenn ihr vorgeworfen wurde, sie sei an den gegenwärtigen wirthschaftlichen Kalamitäten schuld. Ich habe die Behauptung entschieden vertreten, diese wirthschaftlichen Kalamitäten resultiren nicht aus gesetzgeberischen Akten, nicht aus Maßregeln der Verwaltung, sie sind die Folge großer politischer Ereignisse, die in ihrem Gefolge eine allgemeine Verschiebung der Produktions- und Konsumtionsverhältnisse und auch eine Verschiebung in den Vorstellungen der Menschen von den Werthen hatten. Aber dagegen muß ich denn doch protestiren, daß wenn die Verhältnisse jetzt ganz leise anfangen, sich zurechtzuschieben, nun wieder eine solche, in ihrem Umfange sich nach Milliarden belaufende Frage in die deutschen wirthschaftlichen Verhältnisse hineingeschoben wird, daß über Werthe von solchem Umfange eine Unsicherheit der Zukunft auf lange Zeit hin entsteht. Alle diese Nachtheile werden um so tiefgreifender sein, je länger der Kampf um die Eisenbahnfrage dauern wird. Der Herr Reichskanzler wird schon heute entnehmen, daß, wenn er überhaupt zum Ziele gelangt, es nicht ohne die schwierigsten Kämpfe sein wird, und ich sage, daß, was in der Uebergangszeit dieser Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens geschadet wird, ist schlimmer, als was die Reichseisenbahnen, wenn sie wirklich von Vortheil sind, jemals wieder gut machen. Darum, meine Herren, im Interesse einer soliden Entwickelung und Gestaltung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse, im Namen unserer einheitlichen und politischen Interessen, im Namen derjenigen Interessen, die uns mit der Mehrheit des Hauses, ja mit dem Herrn Reichskanzler selbst gemeinsam sind, fordern wir Sie auf, die Vorlage abzulehnen. (Lebh. Beifall und Zischen.)

(Schluß folgt.)

Lokales und Provinzielles.

Posen 27 April.

r. Der frühere Subdirektor der Vesta, der hiesig Kaufmann Moritz Chaskel, welcher bekanntlich vor einiger Zei von der Generaldirektion seiner Stellung enthoben worden war, ist gestern Abends auf Requisition der Staatsanwaltschaft verhaftet worden; auch sind bei dieser Gelegenheit seine Bücher und der Kassenbestand der Subdirektion der Vesta mit Beschlag belegt worden.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Wasner in Posen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Nachrichten.

Wien, 26. April. Die von verschiedenen Seiten gebrachte Meldung, wonach die russische Regierung in Vorschlag gebracht haben sollte, die Herzegowina und Bosnien als autonome Tributarstaaten zu konstituiren wird in hiesigen Regierungskreisen als unbegründet bezeichnet.

Rouen, 25. April. Das hiesige Théatre des arts ist heute von einer Feuersbrunst verheert worden, die auch noch mehrere der angrenzenden Gebäude verzehrte und in Folge welcher mehrere Personen das Leben eingebüßt oder schwere Verletzungen davongetragen haben.

Konstantinopel, 26. April. Die hervorragendsten Finanzetablissements haben ihre Zustimmung zu der Bildung einer Steuer-Pachtgesellschaft und der Unifikation der Staatsschuld gegeben.

Bukarest, 26. April. Die außerordentliche Session der Kammer wird morgen durch den Ministerpräsidenten Floresco im Namen des Fürsten eröffnet werden.

Kairo, 26. April. Wie aus Massuah hierher gemeldet wird, haben die egyptischen Truppen in Abessynien den Rückmarsch nach Egypten angetreten. Dieselben werden demnächst eingeschifft werden.

Wien, 26. April. Die ungarischen Minister berichteten dem Kaiser heute über den Erfolg der pester Parteibesprechung, hierauf wurde Graf Andrassy zum Kaiser beschieden, die Konferenz werde morgen fortgesetzt

Rouen, 26. April. Bei dem Theaterbrande sind acht Personen todt geblieben, dreißig wurden verletzt.

Madrid, 26. April. Die Kortes genehmigten die drei ersten Artikel der Konstitution. Der Prinz von Wales reist Sonntag nach Lissabon.

Gewinn-Liste der 4. Klasse 153. k. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

Berlin, 26. April. Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

1 24 43 (600) 51 94 137 (300) 66 206 22 (600) 50 (3000) 51 57 88 (600) 342 46 (300) 54 430 91 (300) 506 47 63 91 606 8 (300) 82 730 815 32 (3000) 57 70 916 34 (300) 78. **1**010 32 68 (300) 128 43 49 (1500) 257 312 16 22 93 445 77 515 677 (300) 90 745 65 93 857 911 (3000) 77. **2**030 62 98 101 320 27 535 40 701 894 929 (600) 40 60 77 **3**029 44 (300) 84 142 74 96 126 52 64 81 87 340 56 511 (3000) 74 626 35 88 703 41 856 919 80 (1500) 83. **4**073 297 344 91 (600) 413 49 510 19 667 93 718 76 941 98 (300). **5**014 (300) 89 173 350 85 97 483 605 11 18 23 77 87 906. **6**011 24 25 (300) 32 112 21 71 263 71 321 (300) 36 546 66 601 (300) 710 17 49 829. **7**006 43 90 116 17 227 42 71 84 300 474 599 609 66 77 85 744 52 68 888 90 996 **8**026 54 (1500) 136 54 67 206 39 94 348 62 73 (1500) 410 20 500 655 (600) 65 66 81 758 891 948. **9**025 65 82 121 34 48 57 206 327 63 65 91 96 416 551 67 82 612 47 805 54 59 904 33 53 71.

10110 (600) 64 79 202 27 92 301 25 54 74 412 86 93 619 23 (3000) 68 (1500) 89 731 55 830 81 923 42 68 70. **11**002 41 61 136 56 59 241 57 75 339 40 64 96 407 620 (300) 65 81 762 94 848 63 97 903 53. **12**026 (300) 38 134 35 283 389 (1500) 90 416 69 91 522 47 59 635 65 72 83 95 719 950 61 65 (600). **13**020 99 161 93 97 218 77 96 302 23 91 406 17 34 39 58 70 91 574 674 710 818 98 929 96. **14**013 108 11 205 (300) 6 36 300 5 33 75 408 66 528 72 608 11 707 866 (600) 915 94 (1500). **15**001 24 85 158 (1500) 87 313 36 509 93 604 11 20 (600) 40 715 18 28 55 816 59 904 8 88 89 99 (300). **16**015 44 103 (1500) 70 214 15 40 360 (600) 408 26 96 506 94 606 (300) 769 890 902 23 61. **17**146 69 207 8 36 67 330 97 (300) 408 41 571 93 (15000) 634 (600) 771 (300) 849 78 (300). **18**077 (300) 174 236 81 86 332 72 (1500) 538 63 648 68 753 90 873. **19**011 (3000) 14 46 (3000) 49 151 230 58 64 86 321 37 40 41 78 87 435 99 546 (300) 86 618 40 749 71 843 921 30 50.

20020 55 99 127 36 231 342 59 (600) 513 27 65 852. **21**012 34 (3000) 58 150 51 53 61 84 251 (600) 83 309 52 451 (1500) 75 (1500) 528 47 (300) 65 657 (300) 722 49 53 84. **22**026 (600) 39 111 (600) 26 (600) 52 78 201 10 376 404 9 49 67 71 78 79 581 627 703 (300) 805 10 47 59 938 80. **23**104 (300) 80 362 84 680 81 827 40 74 948 81. **24**008 (3000) 31 132 82 454 543 (300) 82 629 51 59 68 738 50 800 43 (600) 45 89 99 988. **25**001 57 75 93 119 34 35 78 85 90 (6000) 239 56 70 328 94 95 400 (1500) 12 521 93 602 22 712 (300) 32 37 80 90 899 960 (300) 65 67 89. **26**076 (1500) 141 55 268 94 305 8 65 (600) 87 430 69 528 37 67 652 79 703 98 834 43 47 988 90. **27**021 121 57 214 542 600 71 81 722 (600) 69 837 76 913148 (75000) **28**145 (300) 50 242 43 61 84 306 43 53 57 67 454 69 92 520 25 32 44 651 (1500) 726 (300) 81 814 47 74 972. **29**062 118 233 383 400 22 52 640 70 98 823 79 986.

30011 (600) 58 100 (600) 68 82 214 (1500) 17 (300) 21 32 38 50 (1500) 61 69 72 84 330 (300) 411 98 548 679 731 36 (3000) 854 85 906 71 (300) 85. **31**017 47 63 (300) 214 73 389 422 46 64 517 600) 99 913 34 59. **32**005 59 128 50 208 91 387 411 25 27 524 65 629 33 71 (300) 825 75 923. **33**031 41 83 110 203 332 70 462 523 46 (600) 93 (3000) 631 33 46 710 (1500) 11 860 61 (3000) 957. **34**005 (3000) 86 138 97 (300) 99 244 99 352 540 49 59 663 (600) 789 (300) 810 46 70 966 (300). **35**192 257 350 95 498 (1500) 606 55 81 700 20 89 904 70 84. **36**013 26 39 52 63 160 (300) 70 93 (600) 222 57 71 315 62 407 61 97 (600) 521 82 630 35 92 747 (600) 800 43 (300) 79 909 49. **37**003 139 54 90 301 46 93 411 513 16 661 713 861 70 90 95 96 962. **38**073 88 93 112 (300) 48 67 204 (600) 446 59 92 571 94 613 765 834 947 56. **39**096 325 68 433 34 38 48 528 79 620 74 (600) 82 (300) 85 89 704 (1500) 5 56 60 83 825 918 79 97.

40002 8 14 (300) 72 136 95 228 (300) 59 342 48 90 401 30 74 86 521 96 99 671 826 37 41 65 (1500) 73 95 948 61. **41**035 65 72 79 114 (3000) 63 66 (1500) 81 227 307 541 52 75 76 85 92 93 653 (300) 774 859 63 (300) 920 26 35 36 61. **42**005 35 (300) 140 (300) 233 343 468 532 71 77 600 700 (300) 30 39 836 942 (300) 63. **43**085 (300) 114 41 217 87 331 400 20 515 33 600 23 716 34 50 (600) 52 (300) 68 80 929. **44**180 217 26 (3000) 84 301 406 72 520 602 4 12 50 (1500) 96 708 24 41 810 40 55 (300) 66 (1500) 97 (1500) 99 955. **45**012 173 226 36 43 56 326 85 442 589 (600) 639 723 41 64 819 34 78 (1500) 88 913 27 46 (300). **46**089 135 42 (600) 63 233 69 73 352 54 75 88 89 411 21 (300) 503 36 630 77 815 (1500) 69 (1500) 922 (300). **47**006 46 (1500) 266 88 498 516 47 748 97 809 41 73 912 (3000) 98. **48**008 22 54 59 95 96 184 200 60 (3000) 319 43 66 439 63 504 (600) 11 (600) 20 98 672 77 762 70 (600) 80. **49**055 74 82 276 (300) 308 9 15 95 457 64 (3000) 500 30 42 638 61 64 722 807 12 (15000) 43 64 89 94 989.

50,035 73 99 111 (600) 24 (300) 40 43 204 392 404 (300) 616 21 45 63 (300) 711 56 97 831 62 63 71 (300) 96. **51**,007 19 (300) 193 290 313 70 (1500) 74 (300) 418 67 516 80 (3000) 89 (3000) 629 (600) 32 728 58 66 (300) 71 812 (300) 44 938 40 73 88. **52**,064 133 (1500) 34 (3000) 259 83 332 481 559 654 733 45 820 921 67 86. **53**,029 169 231 61 97 415 24 49 54 518 96 601 758 61 (300) 814 22 (1500) 983. **54**,048 158 98 210 29 51 (600) 305 (1500) 8 19 439 (600) 613 66 87 707 856 75 78 (300) 926 54 (300) 80 81. **55**,000 55 113 49 218 25 37 74 (1500) 77 88 (3000) 323 (1500) 48 (600) 419 49 604 23 72 729 (300) 35 41 83 (300) 93 97 871. **56**,051 108 (3000) 27 208 56 376 87 (1500) 97 402 15 37 49 97 (600) 513 57 619 74 (300) 76 77 (600) 749 53 59 67 76 90 801. **57**,104 13 41 243 55 93 391 469 512 (600) 51 651 (300) 74 738 88 849 (1500) 51 900 43 55 79 94. **58**,047 172 (300) 247 327 63 579 (3000) 615 54 727 (300) 75 96 825 34 (600) 914 38 77. **59**,004 109 91 352 444 511 92 (300) 94 635 60 (1500) 728 40 45 47 834 44 961.

60060 93 144 (300) 202 97 350 57 439 51 833 78 82 941 97 99. **61**047 180 99 256 81 303 4 20 48 (300) 432 84 (600) 90 (15000) 514 47 (1500) 48 91 (300) 742 55 59 816 83 972 90. **62**001 95 151 79 97 215 66 339 (300) 91 428 503 (1500) 21 97 616 26 76 769 (300) 76 814 26 (600) 78 91 904 30. **63**004 56 74 93 168 311 72 94 404 87 (600) 552 71 656 808 30 68 74 84 (300) 88 940 59 63 82. **64**019 23 (300) 24 121 (1500) 42 80 234 66 312 (300) 61 88 466 535 84 93 (300) 606 32 (300) 35 58 58 77 (300) 709 61 (600) 847 906. **65**013 24 52 113 53 93 99 242 57 80 85 333 (600) 421 80 505 (300) 26 637 54 84 726 36 91 (1500) 973. **66**011 (300) 61 (1500) 86 124 59 82 92 (600) 99 219 49 64 68 386 531 35 80 83 (1500) 628 793 99 801 28 901 49 61 78 81 86 87. **67**026 99 152 54 80 248 337 53 64 (300) 512 32 62 612 (600) 13 90 94 751 825 48 53 62 69 72 961 74 81 99. **68**071 95 173 86 230 48 55 302 6 39 49 72 498 73 516 71 631 61 86 749 895 959 88. **69**001 63 154 214 53 (300) 90 99 300 (300) 16 71 418 45 569 607 26 775 99 831 73 85 907 86.

70079 118 27 46 375 81 418 (300) 21 29 (300) 51 541 676 826 34 902 94. **71**073 (300) 97 230 70 321 32 60 (600) 91 476 513 (300) 24 624 96 738 912 37 66. **72**033 (600) 48 59 (300) 106 10 25 34 43 58 73 (3000) 87 207 (300) 331 47 495 (300) 514 603 (300) 45 83 97 (3000) 748 (300) 888 93 (1500) 920 86. **73**007 93 103 (300) 44 (3000) 65 329 61 410 (300) 58 504 664 719 76 94 (1500) 97 817 (3000) 919 61. **74**006 87 (300) 121 38 (300) 45 88 278 (300) 368 90 563 89 98 610 11 (600) 23 60 (300) 72 77 953 (3000) 67. **75**025 47 50 (3000) 78 123 34 86 217 65 355 95 415 (300) 30 527 604 12 (300) 716. **76**039 208 24 96 (1500) 307 16 417 52 66 (600) 573 93 607 10 73 99 706 7 25 (600) 31 (600) 87 816 58 924 51. **77**039 75 (1500) 77 (300) 108 56 57 81 83 213 (600) 45 75 588 97 619 (300) 46 47 82 773 83 93 95 867 75 85. **78**002 (300) 76 105 53 77 88 215 52 98 316 19 27 (600) 59 99 405 53 64 77 506 76 97 607 13 66 75 752 (300) 80 93 (300) 839 41 82 932 69. **79**102 57 60 61 69 79 298 339 (300) 72 85 408 27 33 581 92 625 34 36 44 (1500) 67 727 48 88 843 96 919 54.

80006 43 53 (600) 64 103 13 72 85 288 319 62 78 (300) 418 (1500) 72 75 82 528 37 600 2 (300) 766 75 84 835 921 31 62 (300) 77 91. **81**026 42 62 70 164 207 10 53 324 40 407 29 (300) 558 659 88 726 79 83 (300) 811 (3000) 86 96 900 37 48. **82**068 220 44 (600) 71 (300) 90 98 99 381 (1500) 547 99 614 28 52 84 801 (3000) 938 54 59 63. **83**017 24 46 96 187 228 37 369 98 (600) 490 592 (600) 669 80 97 709 68 824 49 (600) 932 (300) 75. **84**022 24 (600) 60 104 74 83 (300) 85 221 (300) 40 42 322 95 490 562 64 616 76 721 37 70 815 48 96. **85**022 60 139 (600) 57 202 27 424 64 90 505 29 60 611 (300) 17 18 719 84 802 21 920 (300) 36. **86**083 236 57 367 85 (300) 405 92 517 79 83 90 619 41 64 (300) 92 736 88 (600) 837 (300) 960. **87**169 203 28 56 423 (1500) 24 527 29 92 613 16 96 (3000) 799 869 905 52 82. **88**091 94 97 (300) 178 85 387 (1500) 91 (1500) 439 63 634 (300) 48 742 46 82 833 (3000) 65 94 932 35 59 91 (300). **89**012 100 14 35 86 249 365 87 454 97 512 37 38 54 672 87 91 92 702 5 37 61 (3000) 69 99 811 952 68 (600) 95 97.

90090 138 76 82 (1500) 89 90 (600) 94 238 356 57 92 (600) 433 46 59 648 50 (300) 56 835 943 63 **91**012 15 16 59 214 330 501 8 54 631 85 801 63 92. **92**100 64 216 17 53 480 86 527 59 (300 73 634 54 92 709 19 81 90 866 69 980. **93**000 (300) 50 134 36 69 87 313 92 472 508 21 33 40 52 635 58 732 81 917 28 38 (3000). **94**005 17 (600) 87 92 110 81 269 394 (600) 424 91 575 696 746 97 854 81 909 81.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 26. April. Sehr fest und belebt bei durchweg höheren Coursen.

[Schlußkurse.] Londoner Wechsel 204, 20. Pariser Wechsel 81, 02. Wiener Wechsel —, —. Böhmische Westbahn 146. Elisabethbahn 124¾. Galizier 155. Franzosen*) 228. Lombarden*) 74¾. Nordwestbahn 109. Silberrente 57¾. Papierrente 54⅜. Russ. Bodenkredit 83⅛. Russen 1872 94⅝. Amerikaner 1885 101⅝. 1860er Loose 98⅛. 1864er Loose 260, 00. Kreditaktien*) 117½. Oesterr. Nationalbank 727, 00. Darmst. Bank 99⅝. Berl. Bankverein 81⅜. Frankfurter Wechslerbank 77¼. Oest. Bank 90⅝. Meininger Bank 79¼. Hess. Ludwigsbahn 96. Oberhessen 72. Ung. Staatsloose 138, 00. Ung. Schatzanw. alt 84⅛. do. do. neue 81. do. Ostb.-Obl. II. 57. Centr.-Pacific 90¼. Reichsbank 152$^{11}/_{16}$.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 117, Franzosen 227¾, Lombarden 74¾, 1860er Loose 97¾, Nordwestbahn —. Galizier 156.

*) per medio resp. per ultimo.

Produkten-Börse.

Berlin, 26. April. Wind: W. Barometer: 28,2. Thermometer: + 13° R. Witterung: wolkig.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 180—220 nach Qual. gef., gelber per diesen Monat —, April-Mai 200,50 201,50 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 203,50—204,50 bz., Juli-August 207—207,50 bz., Sept.-Oktbr. 209,50 bz. — Roggen loko per 1000 Kilogr. 147—165 nach Qual. gef., russ. 146—150, polnisch 151—152, inländ. 160—165 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 148—148,50 bz., Mai-Juni 146,50—147 146,50 bz., Juni-Juli 146 146,50 146 bz., Juli-August 146,50 bz., Sept.-Okt. 149—149,50 bz. — Gerste loko per 1000 Kilogr. 141—180 nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilogr. 150—190 nach Qual. gef., ost- u. westpr. 166—180, russ. 150—180, schwed. 183—186, pomm. u. meckl. 183—187 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 170—171—170,50 bz., Mai-Juni 166 G., Juni-Juli 164,50 bz., Juli-August 160,50—161 bz., Sept.-Okt. 156,50 bz. — Erbsen per 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 nach Qual., Futterwaare 170—177 nach Qual. — Leinöl loko per 100 Kilogr. ohne Faß 58 M. — Rüböl per 100 Kilogr. loko ohne Faß —, mit Faß —, per diesen Monat 61,2—61,3 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Sept.-Okt. 62,8 bis 63 bz. — Petroleum (Standard white) per 100 Kilogr. mit Faß loko 29 bz., per diesen Monat 26 B., Sept.-Oktbr. 24,9 bz. — Spiritus per 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 44,4 bz., per diesen Monat —, loko mit Faß —, per diesen Monat 44,6—44,8 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Juni-Juli 45,5—45,8 bz., Juli-August 46,6—46,9 bz., Aug.-Sept. 47,6—47,9 bz., Sept.-Okt. 48—48,3 bz. — Mehl Nr. 0 27,50—26,50, Nr. 0 u. 1 25,50—24 M. Roggenmehl Nr. 0 23,50—22, Nr. 0 u. 1 21,25—19,75 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack, per diesen Monat 20,75—20,80 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Juni-Juli 20,90 bz., Juli-August 21 bz., Sept-Okt. 21,10 bz. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 26. April. [Amtlicher Produktenbörsen-Bericht.] — Roggen (per 2000 Pfd.) ruhiger gek. 2000 Ctr., per April u. April-Mai 144,50 B. u. G., Mai-Juni 144,50 B. u. G., Juni-Juli 146,50 bz., Juli-August 147,50 G., Sept.-Okt. 149—150—149 bz. — Weizen per April-Mai 188 B., Mai-Juni —, gek. — Ctr. — Gerste per April-Mai —. — Hafer per April 180 G., April-Mai 174—173,50 bz., Mai-Juni —, Juni-Juli —. — Raps 290 B. — Rüböl fest, gek. — Ctr., loko 62,50 B., per April u. April-Mai 61,50 B., Mai-Juni 61,50 B., Sept.-Okt. 62 B. — Spiritus still, gek. — Liter, loko 42,60 bz. u. B., 41,60 G., April und April-Mai 43,50 bz., Mai-Juni 43,50 bz., Juni-Juli 44,50 B., Juli-August 45,50 B., August-Sept. 46,50 B. — Zink geschäftslos.

Die Börsen-Kommission. (Br. Hdls.-Bl.)

Stettin, 26. April. [Amtlicher Bericht.] Wetter: leicht bewölkt. Therm. + 13° R. Barom. 28 3. Wind: NW.

Weizen wenig verändert, pr. 1000 Kilo loko gelber 185—202 M., weißer 195—206 M., Frühjahr 207 M. nom., Mai-Juni 204,50 M. Br. u. Gd., Juni-Juli 206,50 M. Br. u. Gd., Juli-August 208,50 M. Br. u. Gd., Sept.-Okt. 209—208,50 M. bz. — Roggen matter, pr. 1000 Kilo loko inländ. 154—157 M., Russ. 142—146 M., Frühjahr 143,50 M. bz., Mai-Juni 141—141,50 bz., 141 M. Br. u. Gd., Juni-Juli 142,50 M. bz., 142 M. Br. u. Gd., Juli-August 143,50 M. Br., Sept.-Oktbr. 146 M. bez. — Gerste fest, pr. 1000 Kilo loco 155—170 M. — Hafer behauptet, pr. 1000 Kilo loco 160—180 M., schwedischer — M. bz., Frühjahr 175 M. bez. — Erbsen ohne Handel. — Mais fest, pr. 1000 Kilo loko 129 M. bz., pr. Frühjahr 129—128 M. bz., April 128 M. bez., Mai 127 M. Br. — Winterrübsen fest, pr. 1000 Kilo pr. Sept.-Oktbr. 284 M. Br., 283 M. Gd. — Rüböl höher bezahlt, pr. 100 Kilo loko 63 M. Br., pr. April-Mai 61,50 M. bz., Mai-Juni 61,50 M. nom., Sept.-Oktbr. 62,50 M. bz., 62 M. Br. — Spiritus fest, pr. 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 44,40 M. bez., Frühjahr 44,30 M. nom., Mai-Juni 44,20—44,40 M. bz., Juni-Juli 45—45,20 M. bz., Juli-August 46,10 M. Br. u. Gd. Aug.-Septbr. 47—47,10 M. bz., Br. u. Gd. — Angemeldet: 600 Ctr. Rüböl. — Regulirungspreis für Kündigungen: Weizen 207 M., Roggen 143,50 M., Rüböl 61,50 M., Spiritus 44,30 M. — Petroleum loko 13—12,75 M. bz., Regulirungspreis 12,75 M., pr. Sept.-Oktbr. 11,60 bz., 11,75 M. Br.

Heutiger Landmarkt per 1000 Kilo: Weizen 186—198, Roggen 156—162, Gerste 153—168, Hafer 171—177, Erbsen 174—183, Kartoffeln 39—54, Heu 3—3,50, Stroh 42—48 M. (Ostf. Z.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
26. April	Nachm. 2	27" 10''' 56	+ 7°3	NW 2 3	bedeckt, Ni.
26. "	Abnds. 10	27" 10''' 09	+ 6°7	NW 2-3	bedeckt, Ni. ¹)
27. "	Morgs. 6	27" 9''' 50	+ 4°8	NW 2	bedeckt, Ni.

¹) Regenmenge: 55,0 Pariser Kubikzoll auf den Quadratfuß.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 25. April Mittags 1,64 Meter.
" " 26. " " 1,64 "

Berlin, 26. April. Die auswärtigen Börsen hatten schon gestern festere Haltung gesandt, deren Stütze vorzüglich das große Deckungsbedürfniß des Wiener Platzes bildete. Kreditaktien hatten daselbst einen Deport bis zu 15 Gulden bedungen. Auch hier entwickelte sich vorzugsweise auf dem vorhandenen Decouvert eine Erholung, welche sich sofort in verhältnißmäßig hohen Coursen der Spekulationspapiere geltend machte. Kreditaktien setzten 5, Franzosen etwa 3 M. über dem gestrigen Schlusse ein, und auch die österreichischen Renten und Loose stellten sich sofort wesentlich höher. Das Prolongationsgeschäft hatte eine etwas größere Ausdehnung als an den letzten Tagen. Doch vermied es die Spekulation, neue Engagements einzugehen, da man sich von der Haltung des nächsten Monats kein bestimmtes Bild zu machen. Die politischen Beunruhigungen sind allerdings augenblicklich in den den Hintergrund getreten, doch dauert auf allen Gebieten die frühere Unklarheit und Ungewißheit fort. Der Ausgleich zwischen Oesterreich und Ungarn wird mit Bestimmtheit erwartet; doch dürfte der günstige Einfluß desselben für die Spekulation mit seinem Inslebentreten ausgegeutet sein. Ueberhaupt ist die augenblickliche Besserung nur auf Deckungsbedürfniß der Contremine zurückzuführen, welcher die Prolongationen nach Möglichkeit erschwert werden, während die Hausse-Partei zwar auch abwartend verbleibt, aber doch eine Stüe ihrer Bestrebungen in der Flüssigkeif des Geldmarktes findet. Die fremden Spielpapiere, Fonds und Renten erfuhren gie größte Besserung davon; doch auch lokale Spielpapiere erholten sich und rheinisch-westfälische Aktien setzten Kleinigkeiten über den gestrigen Schlußcoursen ein, ermatteten aber schnell wieder. Ueberhaupt fehlte der Festigkeit die günstige Meinung der Börse auf den meisten Gebieten. Gegen baar gehandelte Effekten lagen zwar fest, aber sehr still. Deutsche Bank, Meininger, Dessauer Landesbank besser, Sendker Werkzeug, Maschinen-Fabrik, Pferdebahn belebt. Preußische Prioritäten beliebt, deutsche Fonds fest. Rumänen behauptet. Geld flüssig. Wechsel still. Thüringer, Anhalter, Oberschlesische, Potsdamer und die meisten leichten Bahnen wurden besser bezahlt. — Die zweite Stunde verlief ruhig bei steigender Tendenz. Per Ultimo notiren wir: Franzosen 456,50—6—7. Lombarden 152—0,50—51. Kreditaktien 234—2,50—6. Laurahütte 57,25—56,25. Diskonto-Kommandit-Antheile 113,75—3—3,50. Ungarische Ostbbahn, Gömörer, Pfandbriefe, Rumänische Anleihe und andere fremde Renten prozenteweise steigend. Harpener gewannen 5½ pCt., andere Bergwerke meistens niedriger. Schluß recht fest.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 26 April 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,75 bz
Staats-Anleihe	4	99,50 bz
Staats-Schldsch.	3½	93,00 G
Kur- u. Nm. Sch	3½	00,00 bz
Od.-Deichb.-Obl	4½	101,50 bz
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,40 bz
do. do	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	101,50 bz
Rheinprovinz do.	4½	101,50 B
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,30 G
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,60 bz G
do.	5	107,25 B
Landsch. Central	4	94,90 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	85,50 G
do. neue	3½	84,60 G
do.	4	95,00 B
do. neue	4½	103,75 G
N. Brandbg. Cred.	4	95,00 B
Ostpreußische	3½	86,30 B
do.	4	95,75 bz G
do.	4½	102,00 bz G
Pommersche	3½	84,40 bz G
do.	4	95,10 bz B
do.	4½	102,50 bz
Posensche, neue	4	94,70 bz B
Sächsische	4	96,50 bz B
Schlesische	3½	
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	84,50 G
do.	4	95,40 bz G
do.	4½	100,90 bz G
do. II. Serie	5	106,10 bz G
do. neue	4	94,25 G
do.	4½	100,80 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	98,00 bz
Pommersche	4	97,50 B
Posensche	4	96,60 bz
Preußische	4	96,90 bz
Rhein- u. Westfäl	4	98,25 G
Sächsische	4	98,60 bz
Schlesische	4	97,00 bz G
Souvereigens		20,38 bz
Napoleonsd'or		16,17 G
do. 500 Gr.		
Dollars		4,18 G
Imperials		16,65 G
do. 500 Gr.		
Fremde Banknot.		99,90 G
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		81,00 B
Oesterr. Banknot.		167 70 bz
do. Silbergulden		175,00 bz
do. ¼ Stücke		
Russ. Noten		265,00 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100 th	3½	130,00 bz G
Hess. Prsch a 40 th	—	250,00 B
Bad. Pr.-A. v 67	4	116,10 bz
do. 35 fl.-Obligat	—	130,00 bz
Bair. Präm.-Anl	4	116,30 bz
Brschw. 20thl.-L	—	81,00 bz G
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	107,10 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	114,75 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109 25 bz
do. II. Abth	5	106,00 bz
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	169,00 bz
Lübecker Pr.-Anl	3½	168,00 bz G
Mecklb. Eisenbsch.	3½	89,60 G
Meininger Loose	—	18,50 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	100,90 bz
Oldenburg. Loose	3	136,00 B
D.-G.-C.-B.-Pf. 110	5	102,75 bz
do. do.	4½	96,25 bz
Dtsch. Hypoth unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein. Hyp.-Pfd.	5	100,00 G
Nrdd. Grder H A	5	100,75 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H-B. I. 120	5	104,50 bz
do. II. IV. rz. 110	5	101,00 bz G

Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C.-H.-Br. kd.	5	99,90 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do. 100	5	101 bz G
Pr. C.-B.-Pfdb. kd.	4½	100,10 G
do. unk rückz. 110	5	107,00 G
do. (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz
do. do.	5	100,20 G
Schles. Bod.-Cred.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,25 G
Stett. Nat.-Hyp	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppsche Oblig.	5	101,90 bz G

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,40 bz
do. do. 1885	6	99,60 bz B
do. Bds. (fund.)	5	102,10 G
Norweg. Anl.	4½	97,00 B
New-Yrk. Std.-A	7	102,00 B
do. Goldanl	6	101,30 bz
New Jersey	7	93,00 bz B
Oest. Pap.-Rente	4⅕	53,75 bz
do. Silb.-Rente	4⅕	56,50 bz G
do. 250 fl. 1854	4	91,00 G
do. Cr. 100 fl. 1858	—	301,00 bz G
do. Lott.-A. v. 1860	5	92,50 bz
do. do. v. 1864	—	246,20 bz
Ung. St.-Eisb.-A.	5	65,75 bz
do. Loose	—	136,00 bz B
do. Schatzsch. I.	6	83,00 bz
do. do. kleine	6	84,20 bz G
do. do. II.	5	82,25 bz
Italienische Rente	5	70,60 bz
do. Tabak-Obl.	6	101,25 bz
do. do. Actien	6	00,00 G
Rumänier	8	101,00 bz B
Finnische Loose	4	37,00 bz G
Russ Centr. Bod.	5	87,75 bz
do. Engl. A. 1822	5	94,00 G
do. do. A. v. 1862	5	95,90 bz
Russ.-Engl. Anl	3	
Russ fund. A. 1870	5	100,50 G
Russ cons. A 1871	5	96,00 bz
do do. 1872	5	96,00 bz
do. do. 1873	5	96,00 bz
do. Bod Credit	5	85,25 G
do. Pr.-A. v. 1864	5	165,00 bz G
do. do. v. 1866	5	162,00 bz
do. 5. A. Stiegl	5	82,00 G
do. 6. do. do.	5	93,90 bz
do. Pol.-Sch.-O.	4	84,10 bz
do. do kleine	4	83,20 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do	5	76,75 G
do. Liquidat.	4	67,90 bz G
Türk. Anl. v. 1865	5	11,80 B
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez	3	22,00 bz G

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	
do. 109 fl. 1 M.	
London 1 Lstr. 8 T.	
do. do. 3 M.	
Paris 100 Fr. 8 T.	
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	167,70 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	166 60 bz
Petersb 100 R 3 W.	264,50 bz
do. 100 Rub. 3 M.	261,00 bz
Warschau 100 R. 8 T.	264,80 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. —, Hamburg —, Leipzig —, London 2, Paris —, Petersburg 6½, Wien 4½ pCt

Bank- und Credit-Aktien.

Badische Bank	4	101,50 B
Bk. f. Rheinl u. Westf	4	63,50 bz G
Bk. f. Sprit u. Pr H.	4	62,00 bz G
Berliner Bankverein	4	81,00 bz
do. Comm.-B. Sec	4	62,50 G
do Handels Ges.	4	85,00 bz
do. Kassen-Verein	4	179,00 bz
Breslauer-Disc.-Bk.	4	61,25 bz G
Centralbk. f. Bauten	4	19,00 bz G
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	66,60 bz G
Cent.-Genossensch.-B.	fr.	96.25 bz G
Chemnitzer Bank-V.	4	73,50 bz
Coburger Credit-V.	4	73,00 bz
Cöln. Wechslerbank	4	74 00 B
Danziger Bank	fr.	127 bz G
Danziger Privatbank	4	116,50 G
Darmstädter Bank	4	97,50 bz
do. Zettelbank	4	93,00 bz B
Dessauer Creditbank	4	10,60 G
do. Landesbank	4	114,90 bz B
Deutsche Bank	4	72,00 bz
do. Genossensch.	4	90,50 G 94,50
do. Hyp.-Bank	4	93,00 B [G
do. Reichsbank	fr.	152,75 bz
do. Unionbank	4	76,75 bz
Disconto-Comm.	4	113,90 bz
do Prov.-Discont	4	77,25 G
Geraer Bank	4	81,25 bz
do. Creditbank	4	51,00 G
Gew.-B. H Schuster	4	12,00 bz
Gothaer Privatbank	4	85,90 G
do. Grundcreditbk	4	107bzB 100B
Hypothek. (Hübner)	4	125,25 G
Königsb. Vereinsbank	4	79,25 B
Leipziger Creditbank	4	117,25 bz
do. Discontobank	4	71,50 B
do. Vereinsbank	4	85,25 G
do. Wechselbank	4	66,25 G
Magdeb. Privatbank	4	106,00 B
Mecklenb. Bodencredit	4	73,00 B
do. Hypoth. Bank	4	65,65 B
Meininger Creditbank	4	78,75 bz B
do. Hypothekenbk.	4	98.50 bz G
Niederlausitzer Bank	4	83,00 G
Norddeutsche Bank	4	126,00 bz G
Nordd. Grundcredit	4	100,00 bz G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	90,00 bz G
Ostdeutsche Bank	fr.	85,50 G
Posener Spritactien.	4	—,00 B
Petersb. Discontobank	4	101,50 B
do. Intern. Bank	4	94,50 bz G
Posen. Landwirthsch.	4	63,00 G
Posener Prov.-Bank	4	96,50 bz G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden-Credit	4	97,90 bz G
do. Centralboden.	4	117,50 bz B
do. Hyp. Spielh.	4	120,25 bz G
Product.-Handelsbank	4	82,50 bz G
Provinz.-Gewerbebk.	4	39,50 B
Rittersch. Privatbank	4	121,40 G
Sächsische Bank	4	119,75 bz G
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	78,50 B
Schaaffhaus Bankv.	4	66,10 bz G
Schles. Bankverein	4	82,75 G
Schles. Vereinsbank	4	85,50 B
Südd. Bodencredit	4	111,50 bz B
Thüringische Bank	4	73,75 G
Vereinsbank Quistorp	fr.	6,00 bz G

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	100,00 G
Dannenb. Kattun	4	17,75 bz G
Deutsche Baugef.	4	50,50 G
Deutsch. Eisenb. Bau.	4	13,25 bz G
Dtsch. Stahl u. Eisen	4	
Donnersmarckhütte	4	18,00 bz G
Dortmunder Union	4	8,00 bz G
Egell'sche Masch Act.	4	16,00 G
Erdmannsd. Spinn.	4	20,00 bz G
Flora f. Charlottenb.	4	15,00 bz G
Frist u. Roßm. Nähm.	4	42,00 bz G
Gelsenkirch.-Bergw.	4	105,00 bz G
Georg Marienhütte	4	59,25 bz
Hibernia u. Shamr.	4	37,25 bz
Immobilien (Berl.)	4	81,00 B
Kramsta, Leinen F.	4	84,00 bz G
Lauchhammer	4	17,50 bz
Laurahütte	4	56,50 bz
Luise Tiefbau-Bergw.	4	25,00 bz
Magdeburg. Bergw.	4	117,50 B
do. Spritfabrik	4	21,50 G
Marienhütte Bergw.	4	63,50 G
Massener Bergwerk	4	24,40 B
Menden u. Schw. B.	4	50,50 G
Oberschles. Eis.-Bed.	4	27,00 bz G
Ostend	4	10,00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	49,50 bz G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	37,50 bz G
Redenhütte	4	2,90 bz B
Rhein.-Nass. Bergwerk	4	88,00 bz G
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	51,00 bz G
Union-Eisenwerk	4	7,25 bz G
Unter den Linden	4	16,90 bz G
Wäsemann Bau V.	4	37,50 G
Westend (Quistorp)	fr.	4 30 G
Wissener Bergwerk	4	28 G 12,25 G
Wöhlert Maschinen	4	18,75 bz G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	21,90 bz G
Altona-Kiel	4	115,50 bz G
Bergisch-Märkische	4	79,25 bz
Berlin-Anhalt	4	104,00 bz
Berlin-Dresden	5	21,50 bz G
Berlin Görlitz	4	38,50 bz
Berlin-Hamburg	4	169,25 bz
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	76,00 bz G
Berlin-Stettin	4	123,25 bz
Bresl.-Schw.-Freibg.	4	78,75 bz G
Cöln-Minden	4	99,60 bz
do. Litt. B.	5	97,50 bz G
Halle-Sorau-Guben	4	9,75 B
Hann.-Altenbeken	4	15,10 bz
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	20,00 bz G
Magd.-Halberstadt	4	67,50 bz G
Magdeburg-Leipzig	4	234,00 B
do. do. Litt. B.	4	95,10 bz
Münster-Hamm	4	97,50 G
Niederschles.-Märkisch	4	97,75 G
Nordhausen Erfurt	4	31,90 bz
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	139,75 bz G
do. Litt. B.	3½	127,75 bz
do. Litt. E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	26,50 bz G
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder-Uferbahn	4	104,00 bz G
Rheinische	4	114,60 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	93,00 G
Rhein Nahebahn	4	14 25 bz G
Stargard-Posen	4½	101,40 bz B
Thüringische	4	115,00 bz G
do. Litt. B. v. St. gar.	4	90,40 bz
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	99,90 G
Weimar-Geraer	4½	40,25 bz
Albrechtsbahn	5	14,00 bz
Amsterdam-Rotterd.	4	109,50 G
Aussig Teplitz	4	112,00 G
Baltische	3	54 40 bz
Böhm. Westbahn	5	70,00 bz
Brest-Grajewo	4	24,75 bz G
Brest-Kiew	4	49,50 bz G
Dux Bodenbach	4	8,75 bz
Elisabeth-Westbahn	5	62,50 G
Kaiser Franz Joseph	5	54,40 bz G
Galiz. Karl Ludwig)	5	78,75 78,50 b
Gotthard Bahn	6	47,25 bz
Kaschau-Oderberg	5	40,00 bz
Ludwigsh.-Bexbach	4	176,50 bz
Lüttich-Limburg	4	26,75 bz
Mainz-Ludwigsburg	4	96,50 bz
Oberhess. v. St. gar	3½	72,00 bz
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do Nordwestbahn	5	211,00 G
do. Litt. B.	5	70,25 bz
Reichenb. Pardubitz	4½	48,25 bz G
Kronpr Rudolfsbahn	5	45,00 bz
Rjask Wyas	5	
Rumänier	4	19,50, 20,00 bz
Russische Staatsbahn	5	106 00 bz
Schweizer Unionbahn	4	6,10 bz G
Schweizer Westbahn	4	15,80 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	41,75 bz
Vorarlberger	5	43,00 bz
Warschau Wien	4	192,50 bz

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	103,50 bz
Berlin Dresden	5	71,20 bz
Berlin-Görlitzer	5	81,00 G
Berliner Nordbahn	fr.	
Breslau Warschau	5	
Chemn.-Aue-Adorf	5	20,50 G
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	23,75 bz G
Halle-Sorau-Guben	5	18,00 bz G
Hannover-Altenbek.	5	34,00 G
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Ms.	5	74,00 B
Märkisch-Posen	5	64,70 bz
Magdeb.-Halberst. B.	3½	59,00 bz G
do. do C.	5	88,50 bz
Münster-Enschede	5	10,00 bz
Nordhausen-Erfurt	5	35,00 bz G
Oberlausitzer	5	41,50 bz G
Ostpreuß. Südbahn	5	72,10 bz
Rechte Oderufer-Bahn	5	108,50 bz
Rheinische	4	
Rumänische	8	75,50 bz G
Saalbahn	5	25,50 G
Saal Unstrutbahn	5	10,50 bz
Tilsit-Insterburg	5	
Weimar-Geraer	5	23,50 bz G

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	91.25 B
do. do. II.	5	97,25 G
do. do. III.	5	
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	99,50 G
do. III. v. St. g	3½	84,50 bz G
do. do. Litt. B.	3½	
do. do. Litt. C	3½	76,75 G
do. IV.	4½	97,25 G
do. V.	4½	97,25 G
do. VI.	4½	97,25 G
do. VII.	5	102,10 G
Aachen-Düsseldorf I.	4	89,00 G
do. do. II	4	
do. do III.	4½	95,25 G
do. Düss.-Elb.-Pr	4	90,00 G
do. do. II.	4½	
do. Dortmd.-Soest	4	88,60 G
do. do. II	4½	96,00 bz B
do. Nordb. Fr. W.	5	102 75 G
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	96,00 G
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	99,75 B
do. Litt. B.	4½	99,75 B
Berlin-Görlitz	5	102 00 G
do. do.	4½	92,75 G
Berlin-Hamburg	4	
do. do. II	4	
do. do. III.	5	103 80 bz G
Berl.-Potsd.-M. A. B	4	92,00 B
do. do. C.	4	90,50 G
do. do. D.	4½	96,30 bz
do. do. F	4½	92,00 bz G
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	92,75 bz G
do do. III.	4	92,75 bz G
do. IV. v. St. g.	4½	102,75 bz
do. VI. do.	4	92,75 bz
do. VII.	4½	97,50 bz G
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	
do. do. Litt. G	4½	94,00 G
do. do. Litt. H.	4½	
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	92,60 bz G
do. do. V	4	90,00 B
do. do. VI.	4½	96,50 bz B
Halle-Sorau-Guben	5	91,50 bz G
do. do. II	5	89,25 bz G
Hannov.-Altenbek. I	4½	94,75 G
do. do. II	4½	94,75 G
do. do. III	4½	85,00 bz G
Märkisch-Posener	5	
Magdeb.-Halberstadt	4½	98,00 G
do. do. de 1865	4½	96,50 B
do. do. de 1873	4½	93 50 bz B
do. Leipzig de 1867	4½	99,00 G
do. do. de 1873	4½	99,00 G
do. Wittenberge	3	72,00 bz G
do. do.	4½	97,00 G
Niederschles.-Märk. I.	4	97,20 G
do. II a 62½ thlr.	4	95,25 G
do. Obl. I. u. II	4	97,60 G
do. do. III conv.	4	96,50 B
Nordhausen-Erfurt I.	5	96,00 G
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	92,50 bz G
do. E.	3½	85,50 B
do. F.	4½	
do. G.	4½	99,00 G
do. H.	4½	101,10 B
do. v. 1869	5	103,70 G
do. v. 1873	4	
Oberschles. v. 1874	4½	93,20 G
do. Brieg-Neisse	4½	97,50 G
do. Cos.-Oderb.	4	92,25 G
do. do.	5	103,60 G
do. Niedsch. Zwgb.	3½	
do. Starg. Pos.	4	92,50 B
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	5	102,00 G
do. Litt. B.	5	
do. Litt. C.	5	101,25 G
Rechte-Oder-Ufer	5	103,50 G
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	87,00 B
do. von 1858, 60	4½	99 70 bz B
do. von 1862, 64	4½	99,70 bz B
do. v. 1865	4½	99,70 bz B
do. 1869, 71, 73	5	102,80 bz
do. v. 1874	5	103,00 G
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,40 G
do. II. do.	4½	102,40 G
Schlesw.-Holstein.	4½	99,50 G
Thüringer I.	4	94,00 G
do. II.	4½	
do. III	4	
do. V.	4½	99,25 G
do. VI.	4½	99,20 B

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	69,75 G
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	81,50 bz G
do. do. II.	5	80,25 bz G
do. do. III.	5	76,00 bz B
do. do. IV.	5	73,00 bz
Lemberg-Czernow. I.	5	64,00 bz B
do. II.	5	65,00 bz G
do. III.	5	54,00 bz G
do. IV.	5	50 00 bz G
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	18,00 bz B
Mainz-Ludwigshafen	5	102,50 B
do. do.	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	310,00 bz G
do. Ergänzungsn	3	303,75 bz G
Oesterr. Franz. Stsb.	5	95,25 B
do. II. Em.	5	95,00 B
Oesterr. Nordwestb.	5	74,60 bz G
Oest. Nrdwstb. Litt. B.	5	57,00 bz G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	64,50 bz G
do. do. 1869	5	62,00 bz
do. do. 1872	5	60,60 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	70,70 bz B
Reichenb. Pardubitz.	5	72,90 bz G
Südösterr. (Lomb.)	3	232,70 bz
do. do. neue	3	234,50 bz B
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,00 G
do. do. 1877	6	102,00 G
do. do. 1878	6	103,00 G
do. do. Oblig.	5	76,00 bz G
Baltische, gar.	5	83,00 G
Brest-Grajewo	5	71,00 bz G
Charkow-Asow. g.	5	94,60 bz G
do. in Lstr. a 20 40	5	
Charkow.-Krementsch	5	94,00 G
Jele; Orel, gar.	5	95,00 bz B
Jelez-Woron., gar.	5	92,00 bz G
Koslow.-Woron.	5	95 00 bz
Koslow.-Woron. Obl.	5	83,50 bz
Kursk. Chark. gar.	5	
K. Chark.-Asj. (Obl.)	5	88,00 bz
Kursk.-Kiew, gar.	5	95,25 bz G
Losowo Sewast	5	88.00 bz
Mosco-Rjäsan, g.	5	99,00 bz G
Mosk.-Smolensk	5	95,00 bz B
Schuja Iwanowo	5	95,00 G
Warschau Teresp.	5	93,50 bz G
do. kleine	5	93,50 G
Warschau-Wien II.	5	95,00 B
do. III	5	90,50 bz G
do. IV.	5	86 50 bz G
Zarskoe-Selo	5	89,00 bz

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.